What I want to mention is that we should be sincere and serious. The people of Jammu and Kashmir, with a lot of expectation, have voted and a popular Government has been installed there. The people there are not scared. The disgruntled elements are trying to create mischief there. But, through this House, we should make it clear that we want peace and development there. The people are also aspiring for long-overdue development. The State Government should be supported by the Central Government so that their grievances are redressed. The Central Government should extend all help to the elected Government to fulfil the aspirations of the people of Jammu and Kashmir. We must also condem these series of blast so that when the militants want to recover the lost ground, they should not be allowed to do that. Through this House, we should clearly express our desire for peace and development. We should ensure that no such incident recurs there.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): This morning, during Zero Hour also, there was a reference and I think the subject that you have mentioned is very serious. The entire House shares the feelings. I think, we should not go to the next business.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Sir, the whole House associates itself with this.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Yes, the whole House associates itself with this. A mention of it was also made during Zero Hour. We should try to bring peace and development there and help the State Government to maintain peace and stability of the country and also of the State.

Now, the Members would seek clarifications on the statement made by Shri C.M. Ibrahim, the Minister for Information and Broadcasting regarding the mid-air collision between the Saudi Arabian and Kazakhstan aircraft on 12th November. A number of hon. Members have given their names and some of them are present. Shri Ibrahim has been here for a long time. I request the hon. Members to seek clarifications briefly.

Shri V. Narayanasamy.

CLARIFICATIONS ON THE STATEMENT BY MINISTER

Mid-Air Collision between Saudi Arabian and Kazakhstan Aircraft on 12th November 1996 Near Delhi—(Contd.)

SHRI NARAYANASAMY (Pondicherry): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity. The hon. Minister, in his statement, had expressed his anguish and sorrow at the mid-air collision that took place between Saudi Arabian and Kazakh aircraft which resulted in death of 349 people near Delhi. When this news came, the entire nation was shocked. This horrifying incident took place when the Saudia aircraft was taking off from the Indira Gandhi International Airport, Delhi and the Kazakh aircraft was landing.

I would like to place it on record that though the Government, the Opposition parties and the people in particular were really feeling sad over the incident we could not discuss it immediately after the statement was made by the Minister in this House. We could not discuss this matter ten days back. I feel that this House should have considered this serious incident on a priority basis. We should have given importance to this subject. That is my first observation.

Sir, I would like to seek clarifications from the hon. Minister on two or three important aspects very briefly. Number one, reports appeared in the newspapers that there was a direct collision between both the aircraft. There was a mid-air collision when one aircraft was flying at an altitude of 15,000 feet and descending, and the other aircraft was taking off and flying at an altitude of 14000 feet.

There was another report which says one aircraft hit the wing of the other aircraft and, therefore, this disaster took place. This is sending conflicting signals to the people. Therefore, I feel that the hon. Minister would be the right person to inform us about the exact nature of the accident.

Our hearts go to the families who have lost their kith and kin. There were reports that Captains of both the aircraft found that a collision was going to take place and the debris would fall on some villages. So, they diverted

their aircraft and people living in these villages were saved. The Captains of both the aircraft knew fully well that they were going to die and prudently they acted and diverted their aircraft.

Another report says that there was a communication gap. The pilot of the Kazakh aircraft did not know English when the ATC was transmitting information and they were unable to assess properly the descending point and the ascending point. We have come across these news items which appeared in newspapers. Therefore, I want the hon. Minister to respond to the querry whether it was a communication gap. If that was the case, why didn't he put someone at the ATC who knew that language and who could have responded properly?

When the radar was giving a signal about the aircraft, why couldn't the ATC give caution to the aircraft? I would like to know--under the prevailing conditions at the Indira Gandhi International Airport, Delhi because I would not like to go into the details of the sophisticated airports like Heathrow, New York and De Gaulle--whether there is a convention at the time of landing an aircraft and at the time of taking off an aircraft....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): I did not request you to be brief, Mr. Narayanasamy, because you know.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I am not going out of the subject. You might be observing it. I am putting only pointed questions to the hon. Minister. I will be very brief also.

I would like to know from the hon. Minister whether it is a custom in the international airport of Delhi that when one flight is taking off, another flight is allowed to land within a short range? Have you got the system for it? Are you able to withstand it? We find in the Heathrow, Airport, within two minutes, within a short span of time, aircraft land and take off. You have only one runway. How are you able to manage an aircraft landing and an aircraft take-off within a short span of time? I want the hon. Minister to respond to it.

In paragraph 4 of his statement, the hon. Minister has said that the Director-General of Civil Aviation appointed an Inspector of Accidents under Rule 71 of the Aircraft Rules, 1937, for carrying out investigations. Has a report been submitted by the Inspector of Accidents?

SHRI MD. SALIM (West Bengal): There is time till February, 1997.

SHRI V. NARAYANASAMY: That is for the judicial inquiry as mentined in paragraph 9 of the statement. I want to know whether an interim report has come from the Inspector of Accidents. What are the findings? I want the hon. Minister to share them with the House.

The hon. Minister also mentioned in paragraph 8 of the statement about the black box and the Cockpit Voice Recorder which are vital instruments for getting information about the conversation that took place between the pilots. It must have been recorded. Will the hon. Minister share it with this House? What were the conversations that took place between the pilots concerned? Will he be able to give hon. Members a gist of the information at least?

As for the relief work that has been done, the credit goes to Haryana Government. We have to respect their sentiments. Credit also goes to the people around there and the army. They took up the work on a warfooting. The people of the village who had gathered there helped the administration in identifying the dead bodies, removing them to hosptials, etc. We have to thank the people concerned and the authorities. But I would like to place it on record that there was confusion going round in the Ministry of Civil Aviation. The information cells established for giving information to the people concerned at various places, your Ministry officials or even the Director-General of Civil Aviation, and the counters which you had opened were not in a position to give the correct information to the people. They were not guiding the people properly.

On the compensation part of it, I would like to know the compensation fixed. I have read that the Saudi Arabian Airlines are going to give the compensation. Is our Government going to pay? Are you taking it up with the

Saudi Arabian authorities or the airlines concerned in this respect?

Finally, now, the people have the fear that Indian airports and the aircraft in India are not worthy of operation. The aircraft are not following the international norms and guidelines for the purpose of passenger safety. This message has gone to the people after this incident, horrifying incident. I want the hon. Minister of allay the fears in the minds of the people of this country. In this august House, let him say what possible measures they are taking for passenger safety.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Thank you, Mr. Narayanasamy. Now, Mr. Singla. I need not request Mr. Singla also to be brief. Mr. Singla, you know the importance of it.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA (Punjab): Mr. Vice-Chairman, I am always brief. Thank you very much. I am extremely grateful.

Actually, Sir, I am wondering whether the statement of the Minister is really the statement of the Minister of whether it is a Public Relations Officer's statement. On the 12th November, this incident took place.

The collision took place on 12th November, 1996. The Minister is coming to the House with this kind of a statement today. In para 4 of the statement, it has been stated that immediately on receipt of information from ATC on 12th evening, the Chief Secretary, Haryana, was contacted and the senior district and police officers rushed to the site of the crash. The Parliament is not concerned with a public relation officers' type of statement. It is sad. It is not only inadequate but it also reflects the thinking of the Civil Aviation Ministry. In fact, the statement shows that they treat such air collision with contempt. The clarifications were to take place on 27th November, 1996 and today is 6th December, 1996. I wish that some supplementary statement could have been issued if the clarifications were too take place on some other day. But nothing of this kind has happened. It is really very said. (*Interruptions*) Yesterday, I raised a matter through a Special Mention about the road accidents and the killing of people and how Delhites are getting into the death trap. I level a charge against Parliament that Parliament has not woken up to the occasion. The Government is in deep slumber. The Parliament never notices that such things are happening and this is the way we are treating the air collision. This shows the indifference of Parliament towards such happenings. This is just terrifying. I don't think I would be able to say more about the apathy of Parliament and the Government towards such incidents.

Now, I come to a very important point. This statement is absolutely inadequate, incomplete and does not mention anything. I would like to know whether the Civil Aviation Ministry is considering any policy issues or the issues relating to system operation at the airport. A judicial enquiry has been ordered in respect of this incident and a report to this effect will be submitted in due course. I would like to know from the hon. Minister whether there is any need to initiate some policy measures or to evolve some policy on system operation. If there was a system failure, then what steps have been taken to remedy the defect. I would like to know whether any attempt has been made during the last one month to look into this matter. There were reports in the Press that the system was bought but it was not installed. Was it a fact? If it is so, the country wants to know about it from the Civil Aviation Ministry. Parliament wants to know about it. Now, before the Parliament makes up its mind to suggest something to the Civil Aviation Minister as to what he should do, I would like to know as to what the truth is. Is it true that the system which you had was not installed? Otherwise, this mishap could have been avoided. If the modern equipment purchased for Delhi and Bombay airports had been installed, the mishap would not have occurred. I would like to know whether equipment alone is sufficient to ensure efficiency. This point may be clarified. My senior colleague, Mr. Narayanasamy, wanted to know whether there was any communication gap between the two pilots which led to the mishap. Some kind of indication in terms of policy initiation or system operation should have been there. But no such thing has happened. The Minister cannot state this thing before Parliament that any such thing has

happened. The Government could have submitted a report on this basis and some corrective steps could have been taken.

Now, I come to another point. 50 per cent of the funds allocated for modernisation of airports in India remain unspent. If the funds remained unspent, who is responsible for that? I would like to know whether the Airport authorities are responsible for this lapse or the Ministry, which is controlling the things in one way or the other is responsible for the lapse. If the Secretary is responsible for this lapse, let the Secretary be hauled up. Why is every time there a mishap?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): The Secretary, the Minister, they are there in the Ministry. ... (*interruptions*) ... It is for the Minister to answer, it is for him to look into these matters. ... (*interruptions*) ...

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: If a Minister can offer to resign, isn't it possible for a Secretary, who is responsible, to offer to resign? And should he not be sacked? I would like to know from the Minister whether it is a fact that the amount allocated for capital investment during the last five years was not utilised up to 50 per cent; if so, why they are not using their resources. The Parliament approves the resources. You don't spend, you don't really do anything for five years and come up with this kind of problems! You have really wasted those resources for five years. I am referring to an article of Mr. N.K. Singh, former Chairman of the International Airports Authority, and he is also Advisor of some international civil aviation organisation. He says, "The entire management is flawed. There is a failure of the management, and hence the disasters." So, this is not technical. And promptly, the Civil Aviation Ministry appointed some Safety Committee, some Inspectorate, under Rule 71 of the Aircraft Rules, 1937, for carrying out investigations and so on! Shouldn't a committee go into all the angles other than safety? Safety is not covered, but all other angles at the airports will be covered. So, I would like to know what the totality is. Is there a need to appoint another committee to go into all aspects rather than really restricting to this particular case? I am saying this for one particular reason. Sir, I have a point to make here because I am worried about the way the traffic is increasing.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): This is not the opportunity to discuss all these things; you will have many other occasions. You can very briefly hint. ... (*interruptions*) ... I know what you say is very vital.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Sir, we do not get a chance like this. Sir, we never get a chance really to raise such matters. ... (*interruptions*) ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Put it in a capsule form, that is my request.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Sir, it is stated: "There is a 20 per cent increase in aircraft movement in the last five years, both in the international and domestic sectors. At present, more than 70,000 aircraft movements take place annually in the international sector and more than 2,10,000 movements in the domestic traffic." And it is growing. The Civil Aviation Ministry is not responding to this. I would like to know what they are doing. I am not opposed to his issuing a Public Relations Officer's statement like the one which is issued today, but a vital issue needs to be addressed in the Statement so that the Parliament could exercise its wisdom and make its suggestions to the Ministry of Civil Aviation to improve, if there is a possibility to improve. In the Statement it is mentioned: "The wreckage of the Saudi aircraft had spread over in the open fields near Charkhi Dadri in District Bhiwani, Haryana. The main body of the aircraft along with the cockpit was burnt. The wreckage of the Kazakhstan flight fell near village Barohar in Rohtak District of Haryana. There was no fatality on ground." What kind of information is given to this Parliament! And what for? All these points of information are of this kind! How do they make the Parliament wiser? How can the Parliament offer its suggestions? This is something which is ignoring all vital issues. I would again request the hon. Minister to supplement this Statement, and if he has already got some information and if he has

already taken some steps in this respect, he should recount them, rather than bulldozing, as this Statement has bulldozed the functioning of Parliament. Parliament has no function to see this kind of a Statement! Sorry, Sir, this is what I have to say. Thank you.

श्री मोहम्मद सलीम: धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय। काफी दिनों बाद हम इस विषय पर चर्चा कर रहे हैं और छह-सात दिन और निकल जाते तो एक महीना हो हो जाता लेकिन सिविल एवियेशन के बारे में और सेफ्टी के बारे में हम इस सदन में कई बार चर्चा कर चुके हैं। जो स्टेटमेंट मंत्री महोदय ने 27 तारीख को दिया, उसे मैंने पीछे से पढ़ना शुरू किया। दरअसल स्टेटमेंट जो होता है उसका स्ट्रक्चर ऐसा होता है कि अफसर लोग जो लिख देते हैं वह करीब-करीब एक ही किस्म का होता है। सिर्फ जगह और नाम बदल जाता है। तो यह भी पीछे से करीब-करीब वैसा ही है। 10 में तो फॉर्मल कंडोलेंस है, 9 नंबर पर वे कहते हैं कि इनक्वायरी के लिए उन्होंने निर्देश दे दिए हैं। जाहिर बात है जवाब में मंत्री महोदय कहेंगे, कल लोक सभा में उन्होंने कहा होगा, अखबार में आया कि जब इनक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट आ जाएगी तो उसके बाद फैसला ले लेंगे। इनक्वायरी कमेटियां तो बनती रहती हैं। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि इससे पहले जितने एयर-क्रैश हुए, उसके लिए जितनी कमेटीज़ बनीं और उन्होंने रिकमन्डेशन्स दीं, उन्हें क्या आपके डिपार्टमेंट ने, आपकी मिनिस्ट्री ने इंप्लिमेंट किया? अगर इंप्लिमेंट किया है तो इनक्वायरी कमेटीज़ की जो सजेसन्स थीं, जो रिकमन्डेशन्स थीं, क्या वैसे ही उनको इंप्लिमेंट किया गया है? आप तो नए आए हैं लेकिन छह महीने हो गए हैं। मंत्री जी नए हो सकते हैं लेकिन मिनिस्ट्री तो पुरानी है, अफसरान तो पुराने हैं। तो मेरा पहला क्वेश्चन यह है कि जो इम्फाल और अन्य जगहों में एयर-क्रैश हुए थे, उनके लिए जो इनक्वायरी कमेटीज़ की रिकमन्डेशन्स आई थीं, उनको आपने किस हद तक इंप्लिमेंट किया और उनमें से कितना बकाया है? उसे इंप्लिमेंट करने में आप कोताही क्यों दिखा रहे हैं? हमारे पास टाटा कमेटी की रिपोर्ट है, उसे आपने इंप्लिमेंट क्यों नहीं किया, मंत्री महोदय, जरा बताएं या उसे डिस्टॉर्ट कर दिया इंप्लिमेंट करते वक्त?

दूसरी बात है एयर सेफ्टी के बारे में। एयरपोर्ट की निगरानी करने का जो मामला है उसके बारे में भी हम अभी तक एक्सपेरिमेंट ही कर रहे हैं। आजादी के 50 साल हो चुके हैं। आपको मालूम है पहले एक सिविल एवियेशन डिपार्टमेंट था। फिर हमने नेशनल एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया बनाया। फिर इंटरनेशनल और नेशनल दोनों को मिला कर एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया बनाया। यह अभी ट्रांज़िट में है, कोई फार्म नहीं है। हम कुछ नई चीजें बनाएंगे। अफसरान बढ़ाते रहते हैं, अफसर बढ़ते रहते हैं, ऑफिस बढ़ते रहते हैं, उसका फर्नीचर, परदे बढ़ते रहते हैं पर प्राइयॉरिटी किसकी है? मॉडर्नाइज़ेशन ऑफ इक्विपमेंट्स, एनश्योर्ड सिक्योरिटी या सेफ्टी की? यह हमारे या आपके डिपार्टमेंट का मामला नहीं है। हर डिपार्टमेंट में ऐसा होता है कि जो अननेसेसरी मामला है, जो वेट कर सकता है, उस पर ज्यादा तवज्जह दी जाती है। जो इक्विपमेंट का मामला है, मंत्री महोदय यह नहीं कहेंगे कि आज के दिन में हिंदुस्तान में जितने एयरपोर्ट हैं, उनमें जो इक्विपमेंट मॉडर्नाइज़ करने की बात है और साथ-साथ जो अपग्रेडेशन का मामला है, उसके बारे में कितनी फ़ाइल्स आपके दफ्तर में पड़ी हुई हैं? क्योंकि फाइलें क्लीयर नहीं होती हैं इसलिए चाहे एयरपोर्ट अथॉरिटी हो, चाहे डी.जी.सी. हो, चाहे दूसरे दफ्तरों के अंडरटेकिंग्ज़ हों, उनके बहुत से डिसीज़न जो इमीजिएटली लिए जाने चाहिए, वे नहीं ले पाते हैं। तो यह जो रेड टेपिज्म है आपकी मिनिस्ट्री में, उसके लिए तो एयर-क्रैश को इग्नोर नहीं किया जा सकता है। जो सेंसिबल एडमिनिस्ट्रेशन का मामला है, क्या आप बताएंगे कि क्या हम सैटेलाइट से देखने की कोशिश करेंगे? उन्होंने क्या किया अब तक? पिछले पांच-छह सालों से जब से हमने ओपन स्काई की बात की, जब से हमने अपना स्काई खोल दिया, इतना ज्यादा वॉल्यूम एशिया पेसिफिक रीजन में बढ़ रहा है, इतने ज्यादा प्लेन यहां उतरते-चढ़ते हैं, उससे ज्यादा हमारे आसमान को क्रॉस कर रहे हैं। तो हमने एक पॉलिसी लेने के साथ-साथ पिछले चार-पांच साल से लिब्रलाइज़ेशन के नाम पर क्या अपनी कैपेबिलिटी और कैपेसिटी को इनक्रीज़ किया है? यह हमारी कमज़ोरी रही है। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूं कि यह जो एयर-क्रैश हुआ इसका कारण हमारा कुछ फेलियर था, नहीं। यह तो इनक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट बताएगी। मैं इस बात को क्लीयर करना चाहता हूं क्योंकि अभी दो सदस्यों ने ऐसा कहा है। ऐसा कोई मैसेज नहीं जाना चाहिए कि हमारे सेफ्टी मीजर्स में कुछ गलतियां थीं, हमारे इक्विपमेंट में कुछ गलतियों थीं इसलिए एयर-क्रैश हो गया है। यह तो इनक्वायरी रिपोर्ट बताएगी लेकिन हमारी जो प्रिपेयर्डनेस है, वह कहां तक ठीक है? इस स्टेटमेंट से पता चलता है कि दिल्ली में बाय-डायरेक्शनल, एराइवल और डिपारचर दोनों एक ही कॉरीडोर से हो रहा है। हिंदुस्तान में बम्बई को छोड़ कर करीब-करीब सभी एयरपोर्ट्स में ऐसी स्थिति है कि सेम कॉरीडोर्स का इस्तेमाल किया जा रहा है।

जबकि दूसरी जगह पर आप जायेंगे तो दूसरी जगह पर एराइवल के लिए एक रूट होता है और डिपारचर के

लिए दूसरा रूट होना चाहिए। ये एअर क्रैश तो साफ बात है कि एक ही रूट से होते हैं, हाइट्स आप अलग-अलग ऊपर नीचे दे सकते हैं। यह मांग काफी दिनों से एटीसीओज़ नहीं कर रहे हैं कि You should coordinate with the Defence Ministry. Why don't you coordinate with them?

आपका जो रेस्ट्रिक्टेड एंअर स्पेस है, यह आपके डिपार्टमेंट का मामला नहीं है लेकिन आप तो You are a very important Minister. In fact, you are a super Minister.

और जो रेस्ट्रिक्टेड एयर स्पेस है उससे थोड़ी बहुत जगह आप सिविल एविएशन के लिए निकाल लें। ..(व्यवधान)...

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Mr. Salim, are you trying to say that he shares the powers of the Prime Minister?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Leave it for him to interpret. (*Interruptions*).

SHRI V. NARAYANASAMY: He is the Deputy Prime Minister! (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI) It is a very serious matter. (*Interruptions*).

SHRI MD. SALIM: Sir, I am talking about it very seriously.

जो एडीशनल एयर स्पेस है और डिफेन्स के साथ रेस्ट्रिक्टेड एयर प्लेस जो है वह वायु सेना भवन से काफी नजदीक है। आप जरा बातचीत करके उसे थोड़ा निकालने की कोशिश कीजिए क्योंकि वह काफी दिनों से पेंडिंग है। चूंकि मैं कलकत्ता से आता हूं और कलकत्ता में सेम प्राब्लम है। अगर आप एक ही रूट का इस्तेमाल आने और जाने के लिए करेंगे, सेम रूट का इस्तेमाल करेंगे तो सड़क पर भी ऐसा हो जाता है और यह तो आसमान की बात है, तो आपको डिफेन्स से बात करके हिन्दुस्तान के सभी इन्टरनेशनल एयर पोर्ट के लिए अलग-अलग रूट निकालने चाहिए, अलग-अलग डिपारचर के लिए।

दूसरी बात मैं यह कह रहा था ये जो मंत्री महोदय ने कहा कि मैंने इसको सराहा कि जो फौरन कम्पनीज होती हैं इनके बहुत से वेस्टेड इन्टरेस्ट होते हैं, सिविल एविएशन इंडस्ट्री भी है, कम्पनियों का भी है। आप देखेंगे अखबार में जो सदस्य लोग पढ़ रहे हैं, आप बाकी लोग चूंकि बोइंग कम्पनी का और एअरबेज कम्पनी का बड़ा इश्तहार भी हो रहा है, कम्पटीशन भी होता है क्योंकि यह इन्टरनेशनल मार्केट है, ओपन इकानामी है तो सजेशन के रूप में सभी लोग कहेंगे, कसूर कजाकिस्तानी का है। वह गरीब मुल्क है, छोटा प्लेन है, पुराना प्लेन है तो वही कसूरवार होगा। जो हमारे इन्टरनेशनल नार्मस हैं कसूरवार ठहराने के लिए, तो वह क्यों आएगा, बड़ा आदमी क्यों तकलीफ करेगा सऊदी अरब आने के लिए, यही जरूर कर दिया होगा? ...(व्यवधान)... मैं नहीं कहता हूं बोइंग कम्पनियों के सर्वे करने का एक मामला था। लेकिन सऊदी एयरलाइन्स का रोल क्या था, बोइंग का क्या था, उसकी तो इन्क्वायरी से रिपोर्ट आएगी लेकिन हमें पहले से बायस नहीं होना चाहिए और यह जो इन्टरनेशनली इन्टेरस्ट है, बिजनिस इन्टेरस्ट है, उसमें हमारे यहां की जो हिन्दुस्तान की हालत खराब है, चाहे वह हर मामले में हो और प्लेन से लेकर के वे हर मामले में कोशिश करते हैं तो इसको भी लेकर के वे दिखाने की कोशिश किए।

मंत्री महोदय आप इन एडीशन टू सिविल एविएशन मिनिस्ट इनफारमेशन ब्राडकास्टिंग के मिनिस्ट्रर भी हैं और हादसा हुआ दिल्ली के नजदीक हरियाण में। वहां पर दूरदर्शन वाले नहीं पहुंच पाये। क्या यह सच है कि हमारी अथारिटी, मिनिस्ट्री, डिपार्टमेंट ने हेलीकाप्टर प्रोवाइड किए सीएनएन को कि वह ऑन दा स्पाट जाए और पूरे विश्व के लिए खबर का जुगाड़ करे, जिनको आप एक्यूज कर रहे हैं कि इन्टरनेशनल मीडिया है वह हमारे लिए होस्टाइल है, वह हिन्दुस्तान की हालत को सही नहीं समझ सकते हैं तो उस जगह पर The CNN people could go there by using your helicopter, but the Doordarshan people could not go there.

हम किसके इन्टेरस्ट पर काम कर रहे हैं? अगर फोरन कम्पनीज, फारेन मीडिया हमारे देश के होस्टाइल है तो हम जो लोग दफ्तर में बैठे हुए हैं चाहे वह अफसर हों वे किसके इन्टेरस्ट में रिप्रजेन्ट कर रहे हैं और किस तरह से वे ऐसे हादसों को देखते हैं? इसके अलावा आप जानते हैं कि इक्वीपमेंट को आप चाहे जितना भी मार्डनाइज कर लें लेकिन मैन एंड मशीन, इम्पोर्टेड इज मेन बिहाइंड मशीन तो उस जगह पर मैं मंत्री महोदय से यह पूछना चाहूंगा कि हमारे जो एटीसीओज़ हैं उनका एवरेज वीकली ड्यूटी आवर क्या है? What is the international average of duty hours of ATCOs?

हमारे यहां पोजीशंस खाली हैं तो स्ट्रेस जो होता है, स्ट्रेन जो होता है वह इस हादसे के लिए जिम्मेदार नहीं हो सकता है मामला लेकिन।

The people who are handling such a huge responsibility और इतने प्लेन बढ़ रहे हैं, आपके

आमद-दरफ्त बढ़ रही है उस जगह पर जितने एटीसीओज़ जितने होने चाहिए थे वह नहीं हैं। और एटीसीओज You cannot produce them from colleges. आपके आज एप्वाइंटमेंट करने से, ट्रेनिंग देने से, कोर्स करवाने से फिर तीन-चार साल बाद They can handle it. They will be able to handle it. और आप वह जगह नहीं कर रहे हैं तो बहुत से पोजीशन्स जो हैं वह खाली हो रहे हैं। मेरा स्पेसिफिक सवाल है कि एटीसीओज के एवरेज ड्यूटी आवर्स क्या है हमारे यहां और वाट इज दा इन्टरनेशनल एवरेज? उससे पता चलेगा कि ये कितनी स्ट्रेज में और कितनी स्ट्रेज के साथ टेंशन में वह लोग काम करते हैं। अभी मंत्री महोदय ने कहा कि उनको जल्दी है तो उनको भी जल्दी है और हमें भी जल्दी है। I have to catch the evening flight to Calcutta. तो सवाल यह है कि अभी आपने कहा There was no fatality on ground. नं० तीन में वह सही है। इत्तिफाक से उसके बाद से कुछ नहीं हुआ लेकिन जमीन की फर्टिलिटी, उर्वरता का क्या होगा? अभी अखबारों में आ रहा है कि अगर कोई भी हादसा होता है तो उससे फसल का ज्यादा नुकसान होता है वह अलग बात है लेकिन आने वाले दिनों में इसकी क्या हालत होगी, और कौन इसकी जिम्मेदारी लेगा? सऊदी एयरलाइंस और दूसरी एयर लाइंस जो इसमें इन्वाल्व हैं उनसे बातचीत की है कि किसी तरह से जमीन को सुधारा जाये ताकि जो हमारे देश के किसान हैं, जो वहां जमीन पर खेती करते हैं, फिर से उनकी रोजी का मामला ठीक रहे? लेकिन अगर ऐसा नहीं हो सकता है तो इसके लिए कम्पेनसेशन या अल्टरनेटिव अरेंजमेंट क्या होगा, वह आपको देखना होगा। फिर सऊदी एयरलाइंस के बारे में कि उनको जो मुआवजा देने का मामला था, जितना इंटरेस्ट के साथ देना चाहिये था उतना दे रहे हैं? बड़ा सवाल यह है कि क्या उस बारे में बातचीत हुई है इंटरनेशनल सर्विस के साथ कि कोई ऐसा एक्सीडेंट हो जाये तो कैसे हो? आपको मालूम है कि जब भी कोई बाहर जाता है तो उसको इम्मीग्रेशन क्लीयरेंस लेना पड़ता है, चैकिंग काउंटर के अंदर जाने के बाद उनको पासपोर्ट का नम्बर वगैर सब दे दिया जाता है। क्लेम भरने के लिए टेलीविजन पर एनाउन्स किया जाता है, मंत्री महोदय कहते हैं, एयर लाइंस वाले कहते हैं, कौन-कौन लोग गये थे आइडेंटिफाई करना पड़ेगा। Why not, otherwise; you could have informed the families.

आपके पास कम्प्यूटर्स हैं जिनसे पता लगता है कि कितने लोगों के लिए टिकट बुक किये गये हैं। उसका पासपोर्ट नम्बर, पासपोर्ट आफिस से रिकार्ड निकालकर We could have informed them.

इससे गवर्नमेंट और जो लोग वहां पर काम कर रहे हैं उनके नजरिये का पता चलता है। पासपोर्ट में यह भी लिखा रहता है कि यदी आपका कोई एक्सीडेंट हो गया खबर किसको दी जाये। नेक्स्ट ऑफ दि किन कौन है। You should have informed all the people. जिन के पास टेलीविजन तक भी नहीं है उनको एक साल के बाद पता लगेगा कि हमारा बच्चा कमाने गया था और अब लौटकर आ रहा है। हम कहते हैं कि क्लेम भर दो, नहीं तो लाश जला दी जायेगी और खबर कर दी जायेगी। तो हमारा सवाल यह है कि किसी इंटरनेशनल फ्लाइट में अगर पैसेंजर एक्सीडेंट होते हैं तो हुकूमत के पास उस पैसेन्जर के बारे में सब पार्टिकुलर्स मौजूद हैं, पासपोर्ट डिपार्टमेंट में, कस्टम आफिस में, इम्मीग्रेशन आफिस में और एयरलाइंस आफिस में। तो आप यह मजाक किससे कर रहे हैं? हम कहते हैं कि कौन-कौन थे, खबर दो। हमारे पास पूरी लिस्ट है और हम उन लोगों को खबर दे सकते थे। नेक्स्ट टाइम यदि कभी ऐसा हुआ, ऐसा नहीं होना चाहिये, यदि हुआ भी....

नागर विमानन मंत्री (श्री सी.एम. इब्राहीम): ऐसा नहीं होगा।

श्री मोहम्मद सलीम: ऐसा नहीं हो...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): He is only anxious. There should be no complacency.

SHRI MD. SALIM: I am expressing my anxiety.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): He is not hoping.

श्री मोहम्मद सलीम: नहीं, हो। लेकिन आज के अखबार में मैंने देखा कि मंत्री जी ने कहा है कि आहिस्ता-आहिस्ता हमारे एयरक्राफ्ट-एक्सीडेंट्स कम हो रहे हैं। पिछले साल ये 6 एक्सीडेंट्स हुए थे इस साल अभी नवम्बर तक पांच हुए हैं। दिसम्बर माह के अभी कुछ दिन बाकी हैं, हम कैसे कह सकते हैं कि हमारी बहुत तरक्की हो गई है। ऐसा नहीं होना चाहिये कि किसी की जान को खतरा हो लेकिन खतरे से हम लोग बचे हुए नहीं हैं मंत्री महोदय के अफसर लोग यह कहते हैं कि नहीं नहीं साहब, 6 से अब पांच हो गये हैं, कोटा कम हुआ है तो मंत्री महोदय को उनसे यह पूछना चाहिये कि पांच क्यों हुए। वैसे तो बहुत टेक्नीकल मामले हैं और टेक्नीकल बात मंत्री महोदय के अफसर लोग ज्यादा जानते हैं लेकिन मैं फिर यह दोहराऊंगा कि जितनी भी पॉस्ट इम्पोर्टेन्ट रिकमेंडेशंस हैं वह जरा उनको भी देखें। फिर कमेटी फार्म करने की फार्मल्टी करें तो गलत होगा। रिकमेंडेशन्स आपके दफ्तर में पड़ी हुई हैं उनको यदि आप लागू कर दें तो भी बड़ी बात होगी।

نے ریکمینڈ یشن دیں - انھیں پہلے کیا آپ کے ڈیپرڈ یپارٹمنٹ نے - آپکی منسٹری نے امپلیمینٹ کیا - اگر امپلیمینٹ کیا ہے - تو انکوائری کمیشنز کی جو سجیشنس تھیں - جو ریکمینڈ یشنس تھیں - ویسے ہی انکو امپلیمینٹ کیا گیا ہے - آپ تو نئے آئے ہیں - لیکن چھ مہینے ہو گئے ہیں - منتری جی نئے ہو سکتے ہیں - لیکن منسٹری تو پرانی ہے - افسران تو پرانے ہیں - تو میرا پہلا کوسچن یہ ہے کہ جو امپھال اور دوسری جگہوں پر ایئر کریش ہوئے تھے - اسکے لئے جو انکوائری کمیشنز کی ریکمینڈ یشن آئی تھیں - انکو آپنے کس حد تک امپلیمینٹ کیا اور انمیں سے کتنا بتایا ہے - اسے امپلیمینٹ کرنے میں آپ کو تاہی کیوں دکھا رہے ہیں - ہمارے پاس "ٹاٹا کمیٹی" کی رپورٹ ہے - اسے آپنے امپلیمینٹ کیوں نہیں کیا - منتری مہودے - ذرا بتائیں - یا اسے ڈسکارڈ کر دیا - امپلیمینٹ کرتے وقت -

دوسری بات ہے کہ ایئر سیفٹی کے بارے میں ایئر پورٹ کی نگرانی کرنے کا جو معاملہ ہے اسکے بارے میں بھی ہم ابھی تک ایکسپیریمنٹ ہی کر رہے ہیں - آزادی کے پچاس سال ہو چکے ہیں - آپکو معلوم ہے

†[شری محمد سلیم "مغربی بنگال"]: دھنیواد اپ سبھا ادھیکش مہودے - کافی دنوں بعد ہم اس وشے پر چرچا کر رہے ہیں - اور چھ سات دن نکل جاتے تو ایک مہینہ ہی ہو جاتا - لیکن سول ایویشن کے بارے میں اور سیفٹی کے بارے میں ہم اس سدن میں کئی بار چرچا کر چکے ہیں - جو اسٹیٹمینٹ منتری مہودے نے ۲۷ تاریخ کو دیا اسے میں نے پیچھے سے پڑھنا شروع کیا - دراصل اسٹیٹمینٹ جو ہوتا ہے - اسکا اسٹرکچر ایسا ہوتا ہے کہ افسر لوگ جو لکھ دیتے ہیں وہ قریب قریب ایک ہی قسم کا ہوتا ہے - صرف جگہ اور نام بدل جاتا ہے - تو یہ بھی پیچھے سے قریب قریب ویسا ہی ہوتا ہے - دس میں تو فارمل کنڈولینس ہیں - نو نمبر پر وہ کہتے ہیں کہ انکوائری کیلئے انھوں نے نرد یشن دے دئے ہیں - ظاہر بات ہے - جواب میں منتری مہودے پہینٹے کل یہ سبھا میں انھوں نے کہا ہوگا - اخبار میں آیا کہ جب انکوائری کمیشن آ جائیگی تو اسکے بعد دیکھینگے - انکوائری کمیشنیں تو بنتی رہتی ہیں - میں منتری مہودے سے پوچھنا چاہتا ہوں کہ اسکے پہلے جتنے ایئر کریش ہوئے اسکے لئے جتنی کمیٹیز بنیں - اور انھوں

†[ ] Transliteration in Arabic script.

کے انڈر ٹیکنگز ہوں انکے بہت سے ڈسیژن جو امیڈیئیٹلی لے جانے چاہئے - وہ نہیں لے پاتے ہیں - تو یہ جو ریڈ ٹیپزم ہے آپکی منسٹری میں - اسکے لئے تو ایئر کریشن کو انکورنہیں کیا جا سکتا ہے - جو سینسیبل ایڈمنسٹریشن کا معاملہ ہے - کیا آپ بتائینگے کہ ہم پیشالٹی سے دیکھنے کی کوشش کرینگے - انھوں نے کیا کیا اب تک پچھلے پانچ چھ سالوں سے جب سے ہم نے اوپن اسکائی کی بات کی - جب سے ہم نے اپنا اسکائی کھول دیا - اتنا زیادہ ویلیوم - ایشیا پیسیفک ریجن میں بڑھ رہا ہے اتنے زیادہ پلین یہاں اترکے چڑھتے ہیں - اس سے زیادہ ہمارے آسمان کو کراس کر رہے ہیں - تو ہم نے ایک پالیسی لینے کے ساتھ ساتھ پچھلے چار پانچ سال سے لبرلائزیشن کے نام پر کیا اپنی کیپیبلٹی اور کیپیسٹی کو انکریز کیا ہے - یہ ہماری کمزوری رہی ہے - میں یہ بات اسلئے کہہ رہا ہوں کہ یہ جو ایئر کریشن ہوا - اسکا کارن ہمارا کچھ فیلیور تھا - نہیں - یہ تو انکوائری کمیٹی کی رپورٹ بتائیگی - میں اس بات کو کلیئر کرنا چاہتا ہوں کیونکہ ابھی دو سو سیٹوں نے ایسا کہا ہے - ایسا کوئی میسیج نہیں

†[ ] Transliteration in Arabic script.

کہ پہلے ایک سول ایوی ایشن ڈیپارٹمنٹ تھا - پھر ہم نے نیشنل ایئرپورٹ اتھارٹی آف انڈیا بنایا پھر انٹرنیشنل اور نیشنل دونوں کو ملاکر ایئرپورٹ اتھارٹی آف انڈیا بنایا - یہ ابھی ٹرانزٹ میں ہے کوئی فارم نہیں ہے - پھر ہم کچھ نئی چیزیں بنائینگے - افسران بڑھاتے رہتے ہیں - افسر بڑھتے رہتے ہیں - آفس بڑھتے رہتے ہیں - اسکا فرنیچر پردے بڑھتے رہتے ہیں - پراپوزل کس کی ہے - ماڈرنائزیشن آف ایکوپمنٹس - اینشیوریٹی سیکیوریٹی یا سیفٹی کی - یہ ہمارے یا آپکے ڈیپارٹمنٹ کا معاملہ نہیں ہے - ہر ڈیپارٹمنٹ میں ایسا ہوتا ہے کہ جو ان نیسیسری معاملہ ہے جو ویٹ کر سکتا ہے - اس پر زیادہ توجہ دی جاتی ہے - جو ایکوپمنٹ کا معاملہ ہے - منتری مہودے یہ نہیں کہینگے کہ آج کے دن میں ہندوستان میں جتنے ایئرپورٹس ہیں انمیں ایکوپمنٹ ماڈرنائز کرنے کی بات ہے اور ساتھ ساتھ جو اپ گریڈیشن کا معاملہ ہے - اسکے بارے میں کتنی فائلس آپکے دفتر میں پڑی ہوئی ہیں - کیونکہ فائلس کلیئر نہیں ہوتی ہیں - اسلئے چاہے ایئرپورٹ اتھارٹی ہو چاہے ڈی - جی - سی - ہو چاہے دوسرے دفتروں

†[ ] Transliteration in Arabic script.

جانا چاہیئے کہ ہمارے سیفٹی میزرس میں کچھ غلطیاں تھیں ہمارے اکوپمنٹ میں کچھ غلطیاں تھیں اسلئے ایئر کریش ہو گیا ہے - یہ تو انکوائری رپورٹ بتائیگی لیکن ہمارے جو پریپیئرڈنیس ہے - وہ کہاں تک ٹھیک ہے - اس اسٹیٹمنٹ سے پتہ چلتا ہے کہ دلّی میں بائے ڈائریکشنل ایر ائیرول اور ڈیپارچر - دونوں ایک ہی کاری ڈور سے ہو رہا ہے - ہندوستان میں بمبئی کو چھوڑ کر قریب قریب سبھی ایئرپورٹس میں ایسی اسٹتھی ہے کہ سیم کاری ڈور کا استعمال کیا جا رہا ہے - جبکہ دوسری جگہ پر آپ جائیں گے تو دوسری جگہ پر ایرائیول کیلئے ایک روٹ ہوتا ہے اور ڈیپارچر کیلئے دوسرا روٹ ہونا چاہیئے - یہ ایئر کریش تو صاف بات ہے کہ ایک ہی روٹ سے ہوتے ہیں - ٹائمنگس آپ الگ الگ اوپر نیچے دے سکتے ہیں - یہاں مانگ کافی دنوں سے اے - ٹی - سی - اوز نہیں کر رہے ہیں کہا

You should coordinate with the defence Ministry? Why don't you coordinate with them?

†آپکا جو یہ سٹریٹیجک ایئر اسپیس ہے - یہ آپکے ڈیپارٹمنٹ کا معاملہ نہیں ہے - لیکن آپ تو]

You are a very important Minister. In fact, you are a super Minister.

†[اور جو یہ سٹریٹیجک ایئر اسپیس ہے اس سے تھوڑی بہت جگہ آپ سول ایوی ایشن کے لئے نکال لیں - - - "مداخلت" - - -]

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Mr. Salim, are you trying to say that he shares the powers of the Prime Minister?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Leave it for him to interpret. (*Interruption*)

SHRI V. NARAYANASAMY: He is the Deputy Prime Minister. (*Interruption*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): It is a very serious matter (*Interruption*)

SHRI MD. SALIM: Sir, I am talking about it very seriously.

[ایڈیشنل ایئر اسپیس جو ہے وہ ڈیفنس کے ساتھ جو سٹریٹیجک ایئر اسپیس جو ہے وہ ایوی ایشن سے کافی نزدیک ہے - آپ ذرا بات چیت کر کے اسے تھوڑا نکالنے کی کوشش کیجئے کیونکہ وہ کافی دنوں سے پینڈنگ ہے - چونکہ کلکتہ سے آتا ہوں اور کلکتہ میں سیم پرابلم ہے - اگر آپ ایک ہی روٹ کا استعمال آنے اور جانے کیلئے کریں گے - سیم روٹ کا استعمال کریں گے تو سڑک پر بھی ایسا ہو جاتا ہے - اور یہ تو آسمان کی بات ہے - تو ایک تو

†[ ] Transliteration in Arabic script.

†[ ] Transliteration in Arabic script.

کا ایک معاملہ تھا - لیکن سعودی ایئر لائنس کا رول کیا تھا - بوئنگ کا کیا تھا اسکی تو ڈائریکٹری رپورٹ تو نہیں لیکن ہمیں پہلے سے بایس نہیں جانا چاہیئے - اور یہ جو انٹرنیشنل انٹریسٹ ہے بزنس انٹریسٹ ہے - اسمیں ہمارے یہاں کی جو ھندوستان کی حالت خراب ہے - چاہے وہ ہر معاملے میں ہو - اور چھوٹے سے لیکر وہ ہر معاملے میں کوشش کرتے ہیں - تو اسکو بھی لیکر وہ دکھانے کی کوشش کرتے - منتری مہودے آپ ان ایڈیشن تو سول ایویئیشن منسٹر آپ انفارمیشن اینڈ براڈ کاسٹنگ کے منسٹر بھی ہیں - اور حادثہ ہوا دلی کے نزدیک ہریانہ میں - وہاں پر دوردرشن والے نہیں پہونچ پائے - کیا یہ سچ ہے کہ ہماری اتھارٹی - منسٹری دیپارٹمنٹ ھیلی کوپٹر پر وہ ایڈمٹ کرکے سی - این - این کو کہ وہ آن دی اسپوٹ جائے اور پورے دیش کیلئے خبر کا جگاڑ کرے - جنکو آپ ایکسپوز کر رہے ہیں - کہ انٹرنیشنل میڈیا ہے اور وہ ہمارے لئے ھوسٹائل ہے وہ ھندوستان کی حالت صحیح نہیں سمجھ سکتے ہیں تو اس جگہ پر - ...]

The CNN people could go there by using your helicopter, but the Doordarshan people could not go there.

ڈیفینس سے بات کرکے ھندوستان کے سبھی انٹرنیشنل ایئر پورٹس کیلئے الگ الگ روٹ نکالنے چاہیئے - اگر الگ الگ ڈیپارچر کیلئے -

دوسری بات میں یہ کہہ رہا تھا - یہ جو منتری مہودے نے کہا کہ میں نے سنکر سراھا کہ جو غیر ملکی کمپنیز ہوتی ہیں - ان کے بہت سے ویسٹیڈ انٹریسٹ ہوتے ہیں - سول ایویئیشن انڈسٹری بھی ہے کمپنیوں کا بھی ہے - آپ دیکھیں گے اخبار میں جو سب سے لوگ بڑا اشتہار دے رہا ہے کمپنیشن بھی ہوتا ہے کیونکہ یہ انٹرنیشنل مارکیٹ ہے - اوپن اکانومی ہے تو کمپیٹیشن کے روپ میں سبھی لوگ کھینچے - قصور فغانستان کا ہے وہ غریب ملک ہے - چھوٹا پلین ہے - پرانا پلین ہے تو وہی قصوروار ہوگا - جو ہمارے انٹرنیشنل نارمس میں قصوروار ٹھہرانے کیلئے - تو وہ کیوں آئیگا - بڑا آدمی کیوں تکلیف کریگا - سعودی عرب آنے کیلئے بھی ضرور کردیا ہوگا - ... "مداخلت" ... میں نہیں کہتا ہوں کہ بوئنگ سروے کرنے

†[ہم لوگ کے انٹریسٹ پر کام کر رہے ہیں اگر فارن کمپنیز - فارن میڈیا ہمارے دیش کے خلاف سٹائیل ہیں تو ہم جو بیٹھے ہوئے کوگ ہیں دفتر میں - چاہے وہ افسر ہیں وہ لوگ کے انٹریسٹ پر زینٹ کر رہے ہیں اور کسطرح سے وہ ایسے حادثوں کو دیکھتے ہیں - اسکے علاوہ آپ جانتے ہیں اکیومینٹ کو آپ چاہے کتنا بھی ماڈرائز کریں لیکن مین ایڈمشن - امپورٹیڈ از مین بیسیہا ہنڈرڈ امشن تو اس جگہ پر منتری مہودے سے پوچھنا چاہونگا کہ ہمارے جو اے - ئی - سی - اوز - ہیں انکا ایوریج ویکلی ڈیوٹی آور کیا ہیں ؟

What is the international average of duty hours of ATCOs

[ہمارے یہاں پوزیشنس خالی ہیں - تو اسٹریس جو ہوتا ہے - اسٹریس جو ہوتا ہے وہ اس حادثہ کیلئے ذمہ دار نہیں ہو سکتا ہے - معاملہ لیکن ؟

The people who are handling such a huge responsibility

†[اتنے پلین بڑھ رہے ہیں - آپکے ایئر رفت بڑھ رہی ہے - اس جگہ پر جتنے - ایس - ئی - اوز - جتنے ہونے چاہیئے تھے -

†[ ] Transliteration in Arabic script.

وہ نہیں ہیں - اور اے - ئی - اوز - "یو لیک ناٹ پروڈیوس دیم فروم کالیجیز" آپ کے آج اپائنٹمنٹ کرنے سے ٹریننگ دینے سے کو رس کروانے سے پھر تین چار بعد دے لیکن ٹھینڈل اٹ دے ول بی ایبل ٹو ٹھینڈل اٹ - " اور آپ وہ جگہ نہیں کر رہے ہیں - تو بہت سے پوزیشنس جو ہیں وہ خالی ہو رہے ہیں - میرا اسپیسیفک سوال ہے کہ اے - ئی - سی - اوز - کے ایوریج ڈیوٹی آورس کیا ہیں ہمارے یہاں اور واٹ از دی انٹرنیشنل ایوریج - اس سے پتہ چلیگا کہ وہ کتنی اسٹریس میں اور کتنی اسٹریس کے ساتھ ٹینشن میں وہ لوگ کام کرتے ہیں -

ابھی منتری مہودے نے کہا کہ انکو جلدی ہے تو انکو بھی جلدی ہے - اور ہمیں بھی جلدی ہے -]

I have to catch the evening flight to Calcutta.

†[تو سوال یہ ہے کہ ابھی آپنے کہا -]

There was no fatality on ground.

نمبر تین وہ میں وہ صحیح ہے - اتفاق سے اسکے بعد سے کچھ نہیں ہوا لیکن زمین کی فرشٹیشن اور تا کا کیا ہوگا - ابھی اخباروں میں آ رہا ہے کہ اگر کوئی بھی حادثہ ہوتا ہے -

کون کون لوگ گئے تھے - آئیڈینٹیفائی کرنا پڑیگا -]

Why not, otherwise; you could have informed the families.

†[آپکے پاس کمپیوٹرس ہیں جن سے پتہ لگتا ہے کہ کتنے لوگوں کیلئے ٹکٹ بک کئے گئے ہیں - اسکا یا سپورٹ نمبر - یا سپورٹ آفس سے ریکارڈ نکالکر -]

We could have informed them.

†[اس سے گورنمنٹ اور جو لوگ وہاں پر کام کر رہے ہیں - انکے نظریئے کا پتہ چلتا ہے - پاسپورٹ میں یہ بھی لکھا رہتا ہے کہ اگر آپکا کوئی ایکسیڈنٹ ہو گیا تو خبر کسکو -]

You could have informed all the people.

دی جائے - نیکسٹ آف دی کون کون ہیں جنکے پاس ٹیلیفون تک بھی نہیں ہیں انکو ایک سال کے بعد پتہ لگیگا کہ ہمارا بچہ کمانے گیا تھا اور اب لوٹ کر آ رہا ہے - ہم کہتے ہیں کہ کلیم بھر دو نہیں لاش جلد دی جائیگی - اور خبر کر دی جائیگی - تو ہمارا سوال یہ ہے کہ کسی انٹرنیشنل فلائٹ میں اگر پسنجر ایکسیڈنٹ ہوتے ہیں تو حکومت کے پاس اس پسنجر کے بارے میں

†[ ] Transliteration in Arabic script.

تو اس سے فیصل کا زیادہ نقصان ہوتا ہے وہ الگ بات ہے - لیکن آنے والے دنوں میں اسکی کیا حالت ہوگی اور کون اسکی ذمہ داری لیگا - سعودی ایئر لائنس اور دوسری ایئر لائنس جو اسمیں انوالوڈ ہیں ان سے بات چیت کی ہے کہ کسی طرح سے زمین کو سدھار جائے تاکہ جو ہمارے دیش کے کسان ہیں جو وہاں زمین پر کھیتی کرتے ہیں - پھر سے انکی روزی کا معاملہ ٹھیک رہے - لیکن اگر ایسا نہیں ہو سکتا ہے تو اسکے لئے کمپینسیشن یا اٹرنیٹو اڈمنٹ کیا ہوگا - وہ آپکو دیکھنا ہوگا - پھر سعودی ایئر لائنس کے بارے میں کہ جو انکو معاوضہ دینے کا معاملہ تھا - جتنا انٹریسٹ کے ساتھ دینا چاہیئے تھا - اتنا دے رہے ہیں - بڑا سوال یہ ہے کہ کیا اس بارے میں بات چیت ہوئی ہے انٹرنیشنل سروس کے ساتھ کہ کوئی ایسا ایکسیڈنٹ ہو جائے تو کیسے ہو - آپکو معلوم ہے - کہ جب بھی کوئی باہر جاتا تو اسکو امیگریشن کلیرینس لینا پڑتا ہے - جبتک کاؤنٹر کے اندر جانے کے بعد انکو پاسپورٹ کا نمبر وغیرہ سب دے دیا جاتا ہے - کلیم بھرنے کیلئے کمیونٹی ورزن پر اناؤنس کیا جاتا ہے - منتری مہودے کہتے ہیں - ایئر لائنس والے کہتے ہیں

کیسے کہہ سکتے ہیں۔ کہ ہماری بہت ترقی ہو گئی ہے۔ ایسا نہیں ہونا چاہیے کہ کسی کی جان کو خطرہ ہو لیکن خطرے سے ہم لوگ بچے ہوئے نہیں ہیں۔ منتری مہودے کے افسر لوگ یہ کہتے ہیں کہ نہیں نہیں صاحب چھ سے اب پانچ ہو گئے ہیں۔ کم کوٹا ہوا ہے تو منتری مہودے کو انسے پوچھنا چاہیے کہ پانچ کیوں ہوئے۔ ویسے تو ٹیکنیکل بہت سے معاملے ہیں۔ اور ٹیکنیکل بات منتری مہودے کے افسر لوگ بہت زیادہ جانتے ہیں۔ لیکن میں پھر یہ دھراؤں گا کہ جتنی بھی پاسٹ امپارٹنٹ ریکمینڈیشنس ہیں وہ ذرا انکو بھی دیکھیں۔ پھر کمیٹی فارم کرنے کی فارملٹی کریں۔ تو غلط ہو گا۔ ریکمینڈیشنس آپکے دفتر میں بڑی سوئی ہیں انکو اگر آپ لاگو کر دیں تو بھی بہت بڑی بات ہو گی۔ "ختم شد"

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Mr. Gurudas Das Gupta, do you really want to put questions?

SHRI GURUDAS DAS GUPTA (West Bengal): I have a few questions. The point is that this mid-air collision has thrown open a number of questions on the safety environment in the country. It has also thrown open a number of important questions on safety arrangements in airports as also the question of safety arrangements in planes. There was another mid-air collision in another part of the world after this. Therefore, the question arises: How to prevent such accidents? Is it possible to have a completely safe arrangement with updated instruments and multiple corridors?

سب پر ٹیکلرس موجود ہیں۔ پاسپورٹ ڈیپارٹمنٹ میں۔ کسٹم آفسس میں۔ امیگریشن آفسس میں۔ اور ایئر لائنس آفس میں۔ تو آپ یہ مذاق کس سے کر رہے ہیں۔ ہم کہتے ہیں کہ کون کون مجھے خبر دو۔ ہمارے پاس پوری لسٹ ہے اور ہم ان لوگوں کو خبر دے سکتے تھے۔ نیکسٹ ٹائم اگر کبھی ایسا ہوا۔ تو ایسا نہیں ہونا چاہیے۔ اگر ہوا بھی...

†[شری سی۔ ایم۔ ابراہیم: ایسا نہیں ہو گا۔]

[شری محمد سلیم: ایسا نہیں ہو...]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): He is only anxious. There should be no complacency.

SHRI MD. SALIM: I am expressing my anxiety.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): He is not hoping.

†شری محمد سلیم: نہیں ایسا نہیں ہو۔ لیکن آج کے اخبار میں میں نے دیکھا کہ منتری جی نے کہ آہستہ آہستہ ہمارے ایئر کرافٹس ایکسیڈنٹ کم ہو رہے ہیں۔ پچھلے سال یہ چھ ایکسیڈنٹ ہوئے تھے۔ اس سال ابھی نومبر تک پانچ ہوئے ہیں۔ دسمبر ماہ میں ابھی کچھ دن باقی ہیں ہم

†[ ] Transliteration in Arabic script.

Is it possible to avoid such collision and if so what can be done immediately? The Inquiry Committee Report will be published, maybe, after some months. They may identify who is responsible and who is not. But in the meantime what can be done in other airports, in the busiest airports of this country to ensure that this does not happen? This is the question of immediate concern. What can be done immediately? Secondly, Sir, another question arises. There have been reports, I do not know if they are true, that our aircrafts, a number of our aircrafts, have overrun their life-span. If it is true, many of our aircraft have overrun their life span and they need immediate replacement, then, it is also a question of safety hazard. Has the Government looked into this aspect of the longevity of the plane, the viability of the plane and what is the periodic change that is being done as far as planes are concerned? Thirdly, Sir, another important question arises. A large number of bodies have not been identified in this accident and it is true that attempts were made to locate the relations of the victims. But it is reported that a large number of people who were in the aircraft were using false passports. That is the complaint. A large number of people were having false certificates. That is why about 40 people who were on board, their bodies had to be cremated without their relations being present at the site. Therefore, it becomes incumbent on the part of the Minister to find out why these bodies were not identified. Is it true that they were carrying false certificates? If so, from where could so many people procure false certificates? This puts on focus, if it is true, a serious lacuna in the passport system. That is also very important. Fourthly, whenever there is an accident the problem of attending to the problems arising out of it is very important. There is a complaint, the hon. Minister should look into the fact that the relations were not properly cared for, relations were not properly informed and the rescue teams did not reach the place on time and there is even a suggestion in the Press that if people had been there right on time, at least several people could have been saved because it was so near to the place of taking-off, it was so near to the airport. Therefore, will the Minister kindly state whether everything was done to attend to the victims right on time and if not, how this problem can be sorted out in future? But to me, the most important question is the security environment, the security viability, the security audit of the planes and the security audit of the airport and the question of multiple corridors so that this can be averted in future. Thank you.

सैयद सिब्ते रज़ी (उत्तर प्रदेश): सर, इस पर बहुत सारे प्वाइंट कवर हो चुके हैं। मैं सिर्फ इतना जानना चाहता हूं क्योंकि मंत्री जी की पोजीशन इस वक्त बड़ी डेलीकेट है, इस पर इन्क्वायरी कमेटी बैठी हुई है और वे इस ऐक्सीडेंट के बारे में ज्यादा बता नहीं सकते, बताना भी नहीं चाहिए। मैं सिर्फ इतना जानना चाहता हूं कि तकरीबन तीन महीने का टाइम इस कमीशन को रिपोर्ट देने के लिए, सब्मिशन आफ रिपोर्ट के लिए दिया गया है। हमारा एक्सपीरियेंस यह है कि इन्क्वायरी कमेटी काफी लम्बी हो जाती है। तो क्या मंत्री महोदय जी आश्वस्त करेंगे और जैसा कि हमारे अर्लियर स्पीकर ने कहा कि यह नेशनल सेक्युरिटी और सेफ्टी से भी ताल्लुक रखता है तो इस इन्क्वायरी कमेटी का टाइम किसी तरह से बढ़ाया नहीं जाएगा और तीन महीने के अंदर-अंदर इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट आ जाएगी।

नम्बर दो, मैं यह कहना चाहूंगा कि जैसे कि अभी और स्पीकर्ज़ ने कहा कि आऊट गोइंग और इनकमिंग ट्रेफिक एक ही तरफ से है। कहा यह जाता है कि शायद डिफेंस की तरफ से कोई एतराज है। अखबारों में जो खबरें छपी हैं, उसमें यह लिखा गया है कि डिफेंस ने कोई ओब्जेक्शन नहीं रखा है और नो औब्जेक्शन सर्टिफिकेट उन्होंने भेजा हुआ है। क्या मंत्री जी यह बतायेंगे कि क्या डिफेंस से इस तरह का नो औब्जेक्शन सर्टिफिकेट आ गया है और अगर आ गया है तो कब दिल्ली के अन्दर इनकमिंग और आऊटगोइंग ट्रेफिक के रास्ते अलग-अलग बदले जा रहे हैं? जब से यह ओपन स्काई पॉलिसी आई है यकीनी तौर पर हम अपना इनफ्रास्ट्रक्चर उस तरह से बढ़ा नहीं सके हैं। अगर ऐसा मुमकिन हो गया होता तो शायद यह तो इतना बड़ा कंजेशन बढ़ गया है ट्रेफिक का, ऐसा नहीं होता। बहुत सारे एक्सपर्ट ऐसा कहते हैं। नये एयरपोर्ट आप बनाने जा रहे है दिल्ली के नवाही इलाके में या इस इलाके के करीब जो इलाके हैं उन इलाकों के अन्दर क्या आप नये एयरपोर्ट बनाने जा रहे हैं, अगर बनाने जा रहे हैं तो उसकी क्या आपने कोई सीमा रखी है? भारत के अन्दर जो दूसरे एयरपोर्ट हैं जो दिल्ली के करीब है उनको आप इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने जा रहे हैं जैसे अभी लखनऊ एयरपोर्ट को आपने बनाया है क्या लखनऊ एयरपोर्ट को आप इंटरनेशनल एयरपोर्ट घोषित करेंगे या आपने घोषित कर दिया है तो क्या पूरा इनफ्रास्ट्रकचर वहां पहुंच चुका है, अगर नहीं पहुंचा है तो इस सिलसिले में आपकी क्या नीति है?

आखिर में मैं यह कहना चाहूंगा क्योंकि एक्सीडेंट कैसे हुआ उस पर ज्यादा चर्चा यहां संभव नहीं है लेकिन एक्सीडेंट के बाद जिस तरह से जो लोग हताहत हुए जो लोग मारे गये या जिन लोगों को वहां इस हादसे का शिकार होना पड़ा शायद रिस्क्यु वर्क इस तरह से नहीं हो सका जिस तरह से होना चाहिये था। मुझे कहने की इजाज़त दी जाए कि हम राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ के बारे में बहुत कुछ कहा करते हैं लेकिन हमें यह कहना है कि अगर राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ के लोग उस इलाके में फौरन न पहुंच जाते तो शायद लोगों को वह रिलीफ जो मिलना चाहिये था, वह नहीं मिलता। क्योंकि सरकार की तरफ से वहां पहुंचने में देरी हुई है, अगर देरी नहीं हुई तो मंत्री जी बतायेंगे कि यह जो आपने अपनी स्टेटमेंट में लिखा है 18.40 पर राडार पर एयरपोर्ट डिसअपीयर हो गये, यह इत्तेला आपको कब मिली? क्या आपने फौरन रिस्कयु वर्क शुरू कर दिया या मलवे को हटाने में कितनी देर में लोग वहां पहुंचे। हमारी सूचना तो यह है कि आपको इत्तेला उस वक्त हुई जब किसी अमरीकन एयरक्राफ्ट ने आपको यहां पर उतरने के बाद इत्तेला दी और उसके बाद आपने अपना काम शुरू किया। हमारी इत्तेला यह है कि वहां पर फ्लड लाइट्स नही पहुंची और कैमरा टीम्स की फ्लड लाइट्स में रिस्क्यु आप्रेशन जो होना था, वह हुआ। मैं मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि अखबारों में छपा है और मैंने टेलीविज़न पर हरियाणा के मेडीक्ल अफसर का स्टेटमेंट सुना है कि शायद दो या तीन लोग जिन्दा हालत में अस्पताल में पहुंचे थे। यह बात कहां तक सही है। अगर सही है कि तीन जिन्दा पहुंचे तो इसका मतलब है कि अगर फौरन रिस्क्यु आप्रेशन होता तो और लोगों को भी बचाया जा सकता था। वास्तविक परिस्थिति क्या है? इन परिस्थितियों को सामने रखते हुए मैं मंत्री जी से यह जानना चाहुंगा कि आइंदा इस प्रकार की जो इवेंचुयेल्टीज़ होती हैं, उनको फेस करने के लिए हड़बड़ाहट की जो समस्या हमारे सामने आती है, वह नहीं होगी और रिस्क्यु आप्रेशन के सिलसिले में विशेष तौर पर ध्यान दिया जाएगा, जो रिपोर्ट हमारे सामने आ गई है उनकी रोशनी में और जो एक्सपर्ट लोगों की आप ओपीनियन ले रहे हैं उसकी रोशनी में। इस में जो 347 लोग मारे गये हैं, बहुत अफरातफरी हुई है, यह ज़ाहिर है कि बहुत बड़ी ट्रेजेडी थी, ह्युमेनली शायद पोसिबल नहीं हो सकता कि इतनी जल्दी सारे इंतज़ामात हो जाएं। जो कौफिन थे उनकी कीमत दो-दो, तीन-तीन हजार रूपये लगाई गई। सब जानते है कि जो लोग सऊदी अरब जा रहे थे वह मीडियम वर्ग के ही नहीं बल्कि कमज़ोर वर्ग के लोग थे। उनके पेरेंट्स से गार्जियंस से या उनके रिलेशंस से यह एक्सपेक्ट करना कि इतनी बड़ी ट्रेजेडी के बाद दस-पांच हजार रुपये ले कर आए होंगे। जैसे कि अखबारों में आया है उनको यह कहा गया कि जब तक दो हजार रुपये नहीं देंगे तब तक डेड बॉडी नही दी जाएगी, मैं समझता हूं कि ऐसी सूरतेहाल बहुत अच्छी सूरतेहाल नहीं है। भविष्य में हमें इसके बारे में ऐसा रिस्क्यु आप्रेशन का तरीका बनाना चाहिये। मुझे खेद है कि हमारे देश में रिस्क्यु आप्रेशन के बारे में जो तसल्ली बख्श हमारी योजना होनी चाहिये, वह नहीं है। हमें बहुत दुख है इस ह्युमेन ट्रेजेडी का। निश्चित रूप से पब्लिक मेमोरी बड़ी शार्ट होती है लेकिन पार्लियामेंट के मैम्बरों की मेमोरी इतनी शार्ट हो जाएगी कि आज यहां पर इतनी बड़ी चर्चा हो रही है, लोग पूरी तरह से यहां मौजूद नहीं है। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि साऊदी अरब गवर्नमेंट के ऊपर यह सरकार दबाव डाले क्योंकि उन्होंने साफ-साफ कह दिया है कि लो लोग जा रहे थे, जितनी माहाना आमदनी कमाने जा रहे थे, उसके हिसाब से उनको रिलीफ दिया जाएगा।

यह मैं समझता हूं कि मुनासिब बात नहीं है। इस प्रकार के जो एक्सीडेंट और हादसे होते हैं उनके अंदर जो इंटरनेशनल नार्म्स है उसी के आधार पर कम्पेंसेशन मिलना चाहिए और सरकार को अपनी जिम्मेदारी इस सिलसिले में निभानी चाहिए। ऐसी इवेंचुअलिटी के वक्त में समझता हूं कि सरकार ने भी जो लोग दुखियारे थे, परेशान थे, उनको कम्पेनसेशन दिया होगा। यदि ऐसा कम्पेनसेशन दिया है तो मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी वह भी हमें बताने की कृपा करें। धन्यवाद।

†सैय्यद सबत रज़ी "उत्तर प्रदेश": सर-
इस पर बहुत सारे पाइंट्स कवर हो चुके हैं-
मैं सिर्फ इतना जानना चाहता हूं क्योंकि मंत्री
जी की पोज़ीशन इस वक्त बड़ी डेलीकेट
है - इस पर इन्क्वायरी कमेटी बैठी हुई है -
और मैं इस ऐक्सीडेंट के बारे में
ज़्यादा बात नहीं कर सकते - बताना भी नहीं
चाहिये - मैं सिर्फ इतना जानना चाहता हूं
कि तकरीबन तीन महीने का समय इस कमेटी को
रिपोर्ट देने के लिये - सबमिशन ऑफ रिपोर्ट
के लिये दिया गया है - हमारा ऐक्सपीरियंस
यह है कि इन्क्वायरी कमेटी काफी लम्बी हो जाती
है - तो क्या मंत्री महोदय जी आश्वस्त

†[ ] Transliteration in Arabic Script.

رہے ہیں دلی کے نواہی علاقے میں یا اس علاقے میں قریب جو علاقے ہیں ان علاقوں کے اندر کیا آپ نئے ایئرپورٹ بنانے جارہے ہیں۔ اگر بنانے جارہے ہیں تو اسکی کیا آپنے کوئی سیمارکھ ہے۔ بھارت کے اندر جو دوسرے ایئرپورٹ ہیں جو دلی کے قریب ہیں انکو آپ انٹرنیشنل ایئرپورٹ بنانے جارہے ہیں۔ جیسے کہ ابھی لکھنؤ ایئرپورٹ کو آپنے بنایا ہے کیا لکھنؤ ایئرپورٹ کو آپ انٹرنیشنل ایئرپورٹ گھوشت کرینگے یا آپنے گھوشت کردیا ہے تو کیا پورا انفراسٹرکچر وہاں پہنچ چکا ہے اگر نہیں پہنچا ہے تو اس سلسلے میں آپکی کیا نیتی ہے۔

آخر میں میں یہ کہنا چاہونگا کیونکہ ایکسیڈینٹ کیسے ہوا اس پر زیادہ چرچا یہاں ممکن نہیں ہے۔ لیکن ایکسیڈینٹ کے بعد جس طرح سے جو لوگ ہتاہت ہوئے۔ جو لوگ مارے گئے یا جن لوگوں کو وہاں اس حادثے کا شکار ہونا پڑا شاید وسکیورٹی اسطرح سے نہیں ہوسکا جس طرح سے ہونا چاہئے تھا مجھے کہنے کی اجازت دی جائے کہ ہم راشٹریہ سوئم سیوک سنگھ کے بارے میں بہت کچھ کہا کرتے ہیں۔ لیکن ہمیں یہ کہنا ہے کہ اگر راشٹریہ سوئم سیوک سنگھ کے لوگ اس علاقے میں فورا نہ

کر پہنچتے۔ اور جیسا کہ ہمارے اپوزیشن لیڈر اسپیکر نے کہا کہ یہ نیشنل سیکیورٹی اور سیفٹی سے بھی تعلق رکھتا ہے تو اس انکوائری کمیشن کا قائم کسی طرح سے بڑھایا نہیں جائیگا اور تین مہینے کے اندر اندر انکوائری کی رپورٹ آجائیگی۔ نمبر دو میں یہ کہنا چاہونگا کہ جیسے کہ ابھی اور اسپیکر نے کہا کہ آؤٹ گوئنگ اور انکمنگ ٹریفک ایک ہی طرف سے ہے۔ کہا یہ جاتا ہے کہ شاید ڈیفینس کی طرف سے کوئی اعتراض ہے۔ اخباروں میں جو خبریں چھپی ہیں اسمیں یہ لکھا گیا ہے کہ ڈیفینس نے کوئی آبجیکشن نہیں رکھا ہے اور نو آبجیکشن سارٹیفکٹ انھوں نے بھیجا ہوا ہے۔ کیا منتری جی یہ بتائیں گے کہ کیا ڈیفینس سے اسطرح کا نو آبجیکشن سرٹیفکٹ آگیا ہے اور اگر آگیا ہے تو جب دلی کے اندر انکمنگ اور آؤٹ گوئنگ ٹریفک کے راستے الگ الگ بدلے جارہے ہیں۔ جب یہ اوپن اسکائی پالیسی آئی ہے یقینی طور پر ہم اپنا انفراسٹرکچر اسطرح سے بڑھا نہیں سکے ہیں۔ اگر ایسا ممکن ہو گیا ہوتا تو شاید یہ جو اتنا بڑا کنجیشن بڑھ گیا ہے ٹریفک کا۔ ایسا نہیں ہوتا۔ بہت سارے ایکسپرٹ ایسا کہتے ہیں نئے ایئرپورٹ آپ بنانے جا

اور لوگوں کو بھی بچایا جا سکتا تھا۔
واسقوک پر ستقبل کیا ہے۔ ان پر ستقبل
کو سامنے رکھتے ہوئے میں منتری جی سے
یہ جاننا چاہوں گا کہ آئندہ اس برکار
کی جو ایونچیو لیشن ہوتی ہیں۔ انکو
فیس کرنے کیلئے ٹھوس پروگرام کی جو سمسیا
ہمارے سامنے آتی ہے۔ وہ نہیں ہوگی
اور رسکیو آپریشن کے سلسلہ میں
خاص طور پر دھیان دیا جائیگا۔ جو پوزیشن
ہمارے سامنے آگئی ہے۔ انکی روشنی
میں اور جو ایکسپرٹس لوگوں کی آپ
اوپینین لے رہے ہیں۔ اسکی روشنی
میں۔ اسمیں جو لے ۱۵ لوگ مارے گئے
ہیں۔ بہت افراتفری ہوئی ہے۔ یہ ظاہر ہے
کہ بہت بڑی ٹریجڈی تھی۔ ہیومینلی شاید
پاسیبل نہیں ہو سکتا کہ اتنی جلدی سارے
انتظامات ہو جائیں۔ جو کیفیتیں تھے انکی
قیمت دو دو تین تین ہزار روپئے لگائی
گئی۔ سب جانتے ہیں کہ جو لوگ سعودی
عرب جا رہے تھے وہ میڈیم ورگ کے ہی
نہیں بلکہ کمزور ورگ کے لوگ تھے۔ انکے
پیرینٹس نے گارجینس سے یا انکے ریلیشن
سے یہ ایکسپیکٹ کرنا کہ اتنی بڑی ٹریجڈی
کے بعد پانچ ہزار روپئے لیکر آئے ہونگے۔
جیسے کہ اخباروں میں آیا ہے انکو یہ کہا
پہنچ جاتے تو شاید لوگوں کو جو ریلیف
ملنا چاہئے تھا وہ نہیں ملتا۔ کیونکہ سرکار
کی طرف سے وہاں پہنچنے میں دیری ہوئی
ہے۔ اگر دیری نہیں ہوئی تو منتری جی
بتائیں گے کہ یہ جو آپنے اپنی اسیسمنٹ
میں لکھا ہے۔ ۱۸ اعشاریہ ۰ لہ پر راڈار
پر ایروپلین مس اپیئر ہو گئے۔ یہ اطلاع
آپکو کب ملی۔ کیا آپنے فوراً رسکیو
ورک شروع کر دیا یا ملنے کو ٹھکانے میں
لگی دیر میں لوگ وہاں پہنچے۔ ہماری سوچنا
تو یہ ہے کہ آپکو اطلاع اس وقت ہوئی
جب کسی امریکن ایئر کرافٹ نے آپکو
یہاں پر اترنے کے بعد اطلاع دی اور اسکے
بعد آپنے اپنا کام شروع کیا۔ ہماری اطلاع
یہ ہے کہ وہاں پر فلڈ لائٹس نہیں ہو سکی
اور کھلے میدان کی فلڈ لائٹس میں رسکیو
آپریشن جو ہونا تھا وہ ہوا۔ میں منتری
جی سے یہ جاننا چاہوں گا کہ اخباروں میں
چھپا ہے اور میں نے ٹیلی ویژن پر ہریانہ
کے میڈیکل آفیسر کا اسیسمنٹ سنا
ہے۔ شاید دو یا تین لوگ زندہ حالت
میں اسپتال میں پہنچے تھے۔ یہ بات کہاں
تک صحیح ہے۔ اگر صحیح ہے کہ تین
لوگ زندہ پہنچے تو اسکا مطلب ہے کہ
اگر فوراً رسکیو آپریشن ہوتا تو

لگایا کہ جب تک دو ہزار روپے نہیں دینگے تب تک ڈیڈ باڈی نہیں دی جائیگی میں سمجھتا ہوں کہ ایسی صورت حال بہت اچھی صورت حال نہیں ہے مستقبل میں ہمیں اسکے بارے میں ایسا رسپانسیو آپریشن کا طریقہ بنانا چاہیئے۔ مجھے امید ہے کہ ہمارے دیش میں رسپانسیو آپریشن کے بارے میں جو تسلی بخش ہماری یونٹا ہونی چاہیئے تھی وہ نہیں ہے۔ ہمیں بہت دکھ ہے اس ہیومن ٹریجڈی کا۔ نسشچت طور پر پبلک میموری بہت شارٹ ہوتی ہے۔ لیکن پارلیمنٹ کے ممبروں کی میموری اتنی شارٹ ہو جائیگی کہ آج یہاں پر اتنی بڑی چرچا ہو رہی ہے۔ لوگ پوری طرح سے یہاں موجود نہیں ہیں۔ میں منتری جی سے چاہونگا کہ سعودی عرب گورنمنٹ کے اوپر یہ سرکار دباؤ ڈالے کیونکہ انھوں نے صاف صاف کہہ دیا کہ جو لوگ جا رہے تھے۔ جتنی آمدنی کمانے جا رہے تھے۔ اسکے حساب سے انکو ریلیف دیا جائیگا۔ یہ میں سمجھتا ہوں کہ مناسب بات نہیں ہے۔ اس پر کاوے جو ایکسیڈنٹ اور حادثے ہوتے ہیں اسکے اندر جو انٹرنیشنل نارمس ہیں اسکے

†[ ] Transliteration in Arabic script.

آدھار پر کمپینسیشن ملنا چاہیئے اور سرکار کو اپنی ذمہ داری اس سلسلہ میں نبھانی چاہیئے ایسی ایویشن ہوئے کے وقت میں سمجھتا ہوں کہ سرکار نے بھی جو لوگ دکھیارے تھے۔ پریشان تھے انکو کمپینشین دیا ہوگا۔ یدی ایسا کمپینسیشن دیا ہے تو میں چاہونگا کہ مانیہ منتری جی وہ بھی ہمیں بتانے کی کرپا کریں۔ دھنیواد

DR. GOPALRAO VITHALRAO PATIL (Maharashtra): Hon. Vice-Chairman, Sir, many of my colleagues have asked pointed questions. I will start from the last question that has been asked, and, that is, about compensation. In international accidents, the foreign airlines pay a very heavy compensation--70,000 dollars and more--whereas, I learn from the Press reports, the Saudi Arabian Airlines has agreed to pay a compensation of only Rs. 20,000...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): That is the point which has been made by Shri Razi. Anyway, go ahead.

DR. GOPALRAO VITHALRAO PATIL: But these are the facts. I would like to know whether it is a fact and whether the amount of compensation could be increased by having talks with the Saudi Arabian Airlines. I would also like to know whether the Government of India or the Airports Authority of India is paying any compensation apart from the compensation that is being paid by the Saudi Arabian Airlines.

Secondly, I would like to know whether the facilities that are available at the Delhi and other airports in our country are modern and of international standards. The aircraft should also have modern facilities. Then only they can fly safely. I would like to know whether such modern instruments are available in the aircraft or not. If

†[ ] Transliteration in Arabic script.

not, then I would like to know whether an attempt will be made to make these available and, if so, I would like to know the time by which the Ministry will be able to provide all such facilities.

The third thing is about the language and communication problem. Of course, the truth will come out after the inquiry is over. The pilots might have misunderstood the instructions given by the ATCO because of communication problem and this might have caused the mishap. As we learnt, there was some misunderstanding about the height, which was 14,000 ft. or 15,000 ft. I would like to know whether this was one of the causes. And, who was responsible for all these things?

Sir, whenever there is a disaster, there is an *ad hoc* approach. The disaster might have taken place anywhere at any time, whether it is a cyclone or a collision of aircraft in the air. Most of the modern Governments have disaster management plans. Whenever a disaster occurs, the various agencies that already exist, just come into action. I would like to know whether there is any disaster management plan with the Government of India. If it is not there, then I would like to know whether the Government proposes to have a disaster management plan, as also the machinery. These are some of my questions, Sir.

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu): Respected Vice-Chairman, Sir, the last two lines of para 2 of the hon. Minister's statement are, "...The radar blips of both aircraft disappeared at about 1840 hours. All the persons (349) on board both the aircraft died in the accident". Now, this means that there should have been some defect, either mechanical or otherwise, that would have taken place. But no reason has been given and, since the 12th November no reason has been found out. What is the reason for that?

6.00 P.M.

Sir, the Government has asked the Inquiry Committee to give its report by 15th February, 1997. I think, by this time, everything will calm down. The fate of this Enquiry Committee will not be different from other enquiry committees and it will go like that. Sir, in case of any mishap, State Governments announce compensation for victims immediately, but no compensation has been announced for these victims so far. What compensation is the Government going to give in this case? Sir, I have also come to know that some of the aircraft which are not fit for flying are still being allowed to fly. Such reports have appeared in the Press. Is it a fact? So, there is no safety either by air or by road. Sir, here I would like to quote one incident. On 15th of November, myself and my grandson, who is only five year old and studying in LKG or UKG, were watching the T.V. while the air-crash victims were being removed from the crash site, on seeing that, he immediately said, "Thatha, you don't travel by air. From Madras to Delhi and back, you travel by train." That is the impression which has been created in the minds of the young people. In fact, these air accidents have become a routine matter.

Sir, there is no safety in travelling either by air or by train or by road. There is no safety in air-travel. There is no safety by train, due to bomb blasts and other things. There is no safety by road due to these blue-line buses. Everywhere, you find these accidents. The Central Government should adopt necessary safety measures so that passengers can travel either by air or by train or by road with some confidence that they will reach their destinations safely. With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Thank you, Mr. Margabandu. Shri Jalaluddin Ansari. He is the last speaker. Most of the importat points have been made and you make your points.

PROF. NAUNIHAL SINGH (Uttar Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I want to make one or two points.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Okay, I will call your name.

श्री जलालुदीन अंसारी (बिहार): महोदय, बहुत सारे सवाल पूछ लिए गए हैं, मैं एक-दो सवाल रखना चाहता हूं। मंत्री जी ने अपने बयान में कहा है कि मृतकों के परिवारों को यहां पर सारी सुविधाएं दी गई लेकिन अखबारों में जो मैंने पढ़ा और 2-3 दिन तक दूरदर्शन पर देखा तो यह जो कक्ष लगाये थे वहां पर भी सही जानकारी उनको नहीं मिलती थी और वे लोग भटकते फिरते थे। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि ऐसी चौकसी और ऐसा इंतजाम होना चाहिए कि ऐसी दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना जब हो जाए तो

सारी सुविधाएं और सही जानकारी उनको मिल सके। यह तो सब से दुखद है। इससे सभी लोग दुखी है और पूरा देश दुखी है। मुझे जो जानकारी मिली है उसके अनुसार हमारे बिहार के तीन जिलों से करीब 60 लोग मारे गए है उसमें गोपालगंज, सीवान और सारण जिला से जो मुझे खबर आई है वह मैं बता रहा हूं और इसलिए मैं करीब कह रहा हूं। उसमें बहुत सारे साधारण और गरीब घर के लोग थे जो कमाने के लिए गए और पहले से भी कमा करके आते थे और फिर जाते थे। इस संबंध में मैं यह जानना चाहुंगा कि अभी तक हमारे मंत्री और हमारी सरकार ने भूतकों के परिवारों को मुआवजा दिलाने के लिए सऊदी एअरलाइन्स से कौन सा प्रयास किया है और उसमें किस हद तक सफलता मिली है? इसकी जानकारी हम लोगों को मिलनी चाहिए कि इनका क्या प्रयास हुआ है और उसमें किस हद तक सफलता अभी तक मिली है?

दूसरी बात है कि जब इन्क्वायरी रिपोर्ट आएगी तब फिर चर्चा होगी।

लेकिन दिल्ली इंटरनेशनल एअरपोर्ट्स और हमारे देश में दूसरी जगहोंपर भी इंटरनेशनल एअरपोर्ट्स है वह अप टू द मार्क मॉडर्नाइज होना चाहिए वह नहीं है। अभी तक जिस तरह की खबरें आई है उन से स्पष्ट है कि हमारे इंटरनेशनल एअरपोर्ट्स अप टू द मार्क मॉडर्नाईज नहीं है। तो इस हादसे के बाद जिन एअरपोर्ट को इंटरनेशनल एअरपोर्ट का ये दर्जा दे चुके है उस को अप टू द मार्क मॉडर्नाइज करने के लिए मंत्री जी और भारत सरकार कोई कदम उठाने जा रहे है और उठाने जा रहे है तो वे कौन से कदम है और कब तक उस को अप टू द मार्क मॉडर्नाइज करने का इन का इरादा है? यह मैं आप के और सदन के माध्यम से मंत्री से जानना चाहूंगा?

†[श्री जलालुद्दीन अंसारी (बिहार)]: सर, मेरे बहुत सारे सवाल पूछे जा चुके हैं। मैं एक दो सवाल रखना चाहता हूं। मंत्री जी ने अपने बयान में यह कहा है कि मृतकों के परिवारों को यहां पर सारी सुविधाएं दी गईं। लेकिन अखबारों में जो मैंने पढ़ा और दो तीन दिन तक दरभंगा रेलवे स्टेशन पर देखा तो वहां जो कैंप लगाए गए थे। वहां पर भी सहीह जानकारी उनको नहीं मिलती थी और वह लोग भटकते फिरते थे। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि ऐसी चौकसी और ऐसा इंतजाम होना चाहिए कि ऐसी दुर्घटना फिर दुबारा न घटने पाए। तो सारी सुविधाएं और सहीह जानकारी उनको मिल सके। यह तो सब से दुखद है। इससे सभी लोग दुखी है और पूरा देश दुखी है। मुझे जो जानकारी मिली है उसके अनुसार हमारे बिहार के तीन जिलों से करीब 60 लोग मारे गए है उसमें गोपालगंज, सीवान और सारण जिला से जो मुझे खबर आई है वह मैं बता रहा हूं और इसलिए मैं करीब कह रहा हूं। उसमें बहुत सारे साधारण और गरीब घर के लोग थे जो कमाने के लिए गए और पहले से भी कमा करके आते थे और फिर जाते थे। इस संबंध में मैं यह जानना चाहू

پورٹ کا کافی وقت دے چکے ہیں اسکواپ
ٹوڈی مارک ماڈرنائز کرنے کیلئے مغربی
جی اور جاپان سمیت کئی قدم اٹھائے
جا رہے ہیں اور اٹھائے جا رہے ہیں تو وہ
کون سے قدم ہیں اور کب تک اسکواپ
ٹوڈی مارک ماڈرنائز کرنے کا انکا
ارادہ ہے - یہ میں آپکے اور سدن کے
مادھیم سے منتری جی سے جاننا چاہتا
ہوں -

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : धन्यवाद। श्री नौनिहाल सिंह जी, आप कुछ पूछना चाहते थे?

PROF. NAUNIHAL SINGH (Uttar Pradesh): Sir, we are doing a sort of post-mortem when the accident has taken place. There have been accidents in the past as well. Committees of inquiry have been set up. Many a time those recommendations were not implemented. What I am going to suggest is to have a fortified prevention of accidents plan. As we see, prevention is better than cure. There is no policy on how to prevent such accidents in future. There should be a very comprehensive policy to suggest how to prevent such accidents. I would suggest to the hon. Minister to consider this proposal to have a comprehensive programme or a policy called 'prevention of accidents plan. Thank you.

†[ ] Transliteration in Arabic script.

دلانے کیلئے سعودی ایئر لائنس سے
کونسا سمجھوتا کیا ہے اور اسمیں کس
حد تک کامیابی ملی ہے - اسکی جانکاری
ہم لوگوں کو ملنی چاہیئے کہ انکا کیا سمجھوتا
ہوا ہے اور اسمیں کس حد تک کامیابی
ابھی تک ملی ہے -

دوسری بات ہے کہ جب انکوائری
رپورٹ آتی ہے تب پھر چرچا ہو جاتی ہے
ڈی انٹرنیشنل ایئرپورٹس اور ملک
دیش میں دوسری جگہوں پر بھی انٹرنیشنل
ایئرپورٹس ہیں - وہ اپ ٹو دی مارک
ماڈرنائز ہونا چاہیئے - وہ نہیں ہیں -
ابھی تک جس طرح کی خبریں آتی ہیں -
ان سے اسپشٹ ہے کہ ہمارے انٹر
نیشنل ایئرپورٹس اپ ٹو دی مارک
ماڈرنائز نہیں ہے تو اس حادثے کے
بعد جن ایئرپورٹس کو انٹرنیشنل ایئر

†[ ] Transliteration in Arabic script.

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी) : ऑनरेबल मिनिस्टर श्री सी० एम० इब्राहीम।

नागर विमानन तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री सी॰ एम॰ इब्राहीम): ऑनरेबल वाइस-चैयरमेन सर, सब से पहले मैं माननीय सदस्यों का आभारी हूं कि उन्होंने इस विषय की चर्चा के दौरान काफी अच्छे सुझाव पेश किए।

वाइस-चैयरमैन सर, जिस दिन मैं ने स्टेटमेंट दिया, उसी दिन मैं क्लैरीफिकेशंस देने के लिए तैयार था, लेकिन समय पर सदन स्थगित हो गया और इसलिए कहा गया कि इसे दोबारा लिया जाएगा। वाइस-चैयरमैन सर, जो भी आप के माध्यम से डायरेक्शन आया है, उस के अनुसार हम हर वक्त तैयार हैं। मैं एक बात कह देना चाहता हूं कि हम पीछे नहीं हटे हैं बल्कि हम चाहते थे कि इस विषय में माननीय सदस्य जो भी क्लैरीफिकेशंस पूछें, उस का हम जवाब दें।

सर, आज बड़े ही दुख के साथ कहना चाहता हूं कि इस हादसे पर सारे देश के लोगों ने चिंता व्यक्त की है। इस हादसे में काफी लोगों की जान गयी है। अब मैं ने जो बयान दिया है, उस में जो घटना घटी, वह किस तरह से घटी और क्या-क्या हुआ, उस का एक चित्र मैं ने अपने बयान में पेश किया है। माननीय सदस्यों ने एक मुद्दा उठाया था कि क्या कजाकिस्तान के पायलट्स इंग्लिश समझ पाए हैं। जहां तक हमें एन्टीसी की रिपोर्ट मिली है, दोनों फलाइट्स को बताया गया था कि आप को 14 हजार और 15 हजार फीट पर रहना है। दोनों ने इनफॉर्मेशन को दोबारा रिकंफर्म किया। फिर रिकंफर्म करने के बाद यह हादसा हुआ है। अब यह गलती किस की है? हमारे सीनियर साथी माननीय रजी जी ने कहा कि जब एक बार जूडिसियल कमेटी बन गयी है तो यह हमारे लिए ठीक नहीं है कि कोई विषय जिस की ऑलरेडी इंक्वायरी हो रही है, उस के बारे में हम कुछ बताएं।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): मंत्री महोदय, मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि इसमें कठिनाई इस वजह से पैदा हुई कि कोई आपका बयान या किसी मैगजीन में, संभवत: "सण्डे" में। आपकी मिनिस्ट्री की तरफ से बयान दिया गया था, जिसमें यह कहा गया कि यह जिम्मेदारी जो थी वह एअरक्राफ्ट की थी, वह नहीं समझ पाए और इसके बाद जो सऊदी अरबियन लाइन थी उसने नकारा या कजाकिस्तान एअरलाइन्स ने उससे मना किया। इसकी वजह से यह भ्रांति हुई वरना यह सही है आपकी भावनाएं, कि जो यह इन्कवायरी या जो मामला हो रहा है उसके संबंध में यहां तक सरकारी तौर पर और खासकर हम लोग भी जहां तक हो सके विचार न करें। लेकिन इसमें जो कुछ भ्रांतियां पैदा हुई हैं वे इस कारण से हुई हैं और कुछ अखबारों में जिक्र भी आया है। उस के आपके ध्यान में लाना चाहूंगा।

श्री सी॰ एम॰ इब्राहीम: सर, मिनिस्ट्री की तरफ से कोई अफिशियल बयान न हमने दिया है और न हमारी मिनिस्ट्री ने दिया है, लेकिन अखबार वालों ने लिखा है। जिस दिन यह घटना हुई, इंटरनेशनल में इतनी चर्चा शुरू हो गई थी कि हिन्दुस्तान का एअर ट्रैफिक कंट्रोल खराब है, खराब है तो हमारी मिनिस्ट्री ने फैसला किया और जो एन्टीसी का हमारे पास रिकार्ड था, वह रिकार्ड हमने प्रेस में प्रेस कान्फ्रेन्स के माध्यम से दिया, जो कनवर्सेशन एन्टीसी और पायलट के बीच में हुआ है।

सर, यहां तक मृतकों के लिए कम्पनसेशन का है, इकावा गाइडलाइन्स के अनुसार डिजास्टर मैनेजमैंट, जब भी कोई एअर क्रेश हो तो यह प्रोसीजर इंटरनेशनल प्रोसीजर है। यहां तक एअरपोर्ट अथोरिटी का है, यह पूरी तरह से जो यह घटना हुई तो किस तरह से बचाव कार्य में हो या दूसरे क्षेत्र में हो काम कर सकते हैं, इसका पूरा प्रोसीजर जो है, it is well briefed and well equipped दूसरा चेप्टर 9 में एन्ईपी के अनुसार जिस एअरलाइन्स की दुर्घटना होती है, यह इंटरनेशनल स्टैंडर्ड है, उनकी रेस्पोन्सिबिलिटी होती है कि बॉडीज रिलेटिव्स तक पहुंचाना रिलेटिव्स को खबर करना। यही हमें पता था, इसके बावजूद हमने यह फैसला किया। यहां तक कम्पनसेशन का सवाल है, सिविल एवीएशन मिनिस्ट्री जो है, अच्छे से अच्छे वकील को मुकर्रर करेगी और जो कंपनसेशन है, इंटरनेशनल स्टैंडर्ड में जो लेने की सुविधा है उसे पूरी तरह से हम कोर्ट के माध्यम से लेंगे। इसके लिए एक करोड़ रुपया सिविल एवीएशन मिनिस्ट्री से हमने रखा हुआ है ताकि लॉयर के खर्चे दे सकें और पूरे कंपनसेशन के लिए पूरा प्रयास हम कर सकें।

उपसभाध्यक्ष (श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी): रजी साहब ने और डा॰ पटेल ने सुझाव दिया है कि स्टेट टू स्टेट, गवर्नमेंट टू गवर्नमेंट भी थोड़ी सी कोशिश करें।

श्री सी॰ एम॰ इब्राहीम: सर, मैं इसमें आ रहा हूं। इसके अलावा सऊदी हुकूमत से, उनके लोगों से हमने बातचीत शुरू की है और उनसे यह भी कहा है कि मरे हुए लोगों का कंपनसेशन ही नहीं बल्कि जिस जमीन पर पेट्रोल गिरने की वजह से, रेकेज गिरने की वजह से कई एकड़ जमीन बर्बाद हुई है उस जमीन को दुबारा एग्रीकल्चर के लायक, कृषि के योग्य बनाने के लिए जो खर्चा होगा उसकी भी हमने मांग रखी है और सऊदी एअरलाइन्स वालों ने खुद बयान दिया है कि हम इस मांग को स्वीकार करते हैं, जो

वहां पर नुकसान हुआ है अगर वह एस्टीमेट हमारे पास आएगा तो उसका भी कंपनसेशन हम देने के लिए तैयार हैं।

सर, घटना होने के बाद फौरन जो है चीफ सेक्रेटरी, हरीयाणा, एअर फोर्स वालों, आर्मी वालों के साथ संपर्क हुआ। पूरे चारों जिलों के एस्॰पी॰, वहां के जिला मजिस्ट्रेट और वहां के जो सामाजिक आर्गेनाइजेशन हैं, जैसा आपने कहा कि आर॰एस॰एस॰ के लोग, वी॰एच॰पी॰ के लोग, पूरे राजनीति के नेतागण, वहां के विकास पार्टी के लोग, कांग्रेस के लोग, बी॰जे॰पी॰ के लोग, पूरे दूसरी पार्टी के लोग और वहां के लोकल किसान तुरन्त घटना स्थल पर पहुंचे।

एक दिन नहीं, बल्कि दो-तीन दिन तक पूरी-पूरी सहायता वहां के सरकारी अधिकारियों को, हॉस्पिट्ल्स को उन्होंने दी। जो प्राइमा फेसी के बारे में आप कुछ पूछ रहे थे और कह रहे थे कि आपको कुछ पता चला है, जहां तक प्राइमा फेसी की इत्तिला मिली है, वह यह है कि सिस्टम फेल नहीं हुआ है। हमारे सलीम भाई और गुप्ता जी ने बढ़ी अच्छी बात कही भारत के सिस्टम के बारे में कि कभी यहां पर कोई चीज़ होती है, कोई प्लेग आता है तो उसका बड़े जोरों के साथ विदेश में प्रचार किया जाता है। मैं कहना चाहता हूं कि जहां तक हमारा सिस्टम है, वह इंटरनेशनल स्टैंडर्ड के तहत है, उसमें कोई चिंता की बात नहीं है। यूरोप में, एयर सेफ्टी इन यूरोप, वहां की रिपोर्ट मैंने मंगवाई है, मेरे हाथ में मौजूद है, 1991 से लेकर 1994 तक ऐवरेज 180 एयर मिसेस जो हुए हैं, इस तरह के हुए हैं वहां पर। पूरा आधुनिक होने के बावजूद भी जो वहां पर यह हुआ है, इसका कारण क्या है? मैं उस कारण की खोज में या तलाश में जाना नहीं चाहता लेकिन जो माध्यम इस देश को अंगुली दिखाना चाहते हैं, मेरा सवाल उनसे यही है कि अगर आप हमारे सिस्टम को ऐसा कहते हैं तो आपका सिस्टम क्या है? उस मुल्क में ऐसा क्यों हो रहा है – चाहे यूरोप में हो, चाहे अमेरिका में हो? मैं चाहता हूं, माननीय उपसभाध्यक्ष जी, कि सिविल ऐवीएशन सिर्फ एक मुल्क का नहीं बल्कि सारे ग्लोब के सिविल ऐवीएशन को एक परिवार का सिविल ऐविऐशन मानकर चलना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, जैसे ही मैंने इस विभाग को संभाला, संभालने के तीन महीने के बाद मैंने जानकारी ली तो मैंने अपने अधिकारियों से जब बातचीत की तो मैंने यह तय किया, मेरी मिनिस्ट्री से मुझे जब इन्फारमेशन मिली तो मैंने कहा कि इससे बेहतर यह है कि किसी एक अच्छे एक्सपर्ट की अध्यक्षता में उच्च कमेटी बनाई जाए। तो 3 सितम्बर को जनरल सेठना की अध्यक्षता में एक कमेटी बनाई गई और उनसे हमने मांग की कि वे एक रिपोर्ट हमें दें कि सारे हिन्दुस्तान में एयरपोर्ट्स की सेफ्टी की हालत क्या है? यह घटना होने के दो महीने पहले। तो इससे आप अंदाजा लगा सकते हैं कि हम अपनी एयर सेफ्[illegible] पैसेंजर्स सेफ्टी के बारे में कितने उत्सुक थे। अभी हमारे एक एडीएमके के साथी कह रहे थे कि मैं भी उसमें जा रहा हूं, सफर कर रहा हूं, हम भी उसमें सफर क[illegible] हैं क्योंकि जो भी है, एक्सीडेंट हो, यह कोई नहीं चाहता लेकिन जब एक्सीडेंट हो जाता है, दुर्घटना हो जाती है तो हमारी कोशिश यही है कि फिर कभी ऐसी कोई दुर्घटना न हो। जो इंसान के बस के बाहर की बात है, उसके बारे में मैं कुछ कहना नहीं चाहता, लेकिन मुझे पूरा विश्वास है कि जहां तक हमें जानकारी मिली है। जहां तक राडार सिस्टम के वर्किंग का सवाल है, उसमें कोई फेल्योर नहीं था। तीन महीने के अंदर इस इंक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट जब आ जाएगी तो मैं समझता हूं कि दुनिया को इसका पूरी तरह से पता चल जाएगा।

दूसरी बात जो माननीय सदस्य ने कही कि क्या आपके पास फंड नहीं है? फंड कुछ बचा हुआ है, पूरा यूटिलाइजेशन नहीं हुआ है? हमारे पास तो शार्टेज आफ फंड है, बचने की बात और है। मुम्बई और दिल्ली के लिए 432 करोड़ रुपये में अमेरिका की एक कम्पनी "रैथान" को कांट्रेक्ट दिया गया। अक्तूबर, 1995 में इसको पूरा होना था ...(व्यवधान)...

श्री गुरूदास दासगुप्त: और कलकत्ता का?

श्री सी॰एम॰ इब्राहीम: कलकत्ता का राडार सिस्टम है, वहां पर यह सिस्टम एडॉप्ट नहीं किया गया है, वहां पर सिक्युरिटी राडार है।

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: My Question was different. I want to know whether it is a fact that out of the total allocation 50 per cent has remained unutilised.

श्री सी॰एम॰ इब्राहीम: वह बात नहीं है, पूरा यूटिलाइजेशन कर रहे हैं।

श्री सुरेन्दर कुमार सिंगला: लास्ट फाइव ईयर्स का?

श्री सी॰एम॰ इब्राहीम: लास्ट फाइव ईयर्स की तो पूरी मेरे पास इन्फारमेशन नहीं है लेकिन इस वर्ष 423 करोड़ का दिल्ली और मुम्बई एयरपोर्ट के लिए कांट्रेक्ट "रैथान" कम्पनी को दिया गया। अक्तूबर, 1995 को यह काम पूरा करना था, पूरा नहीं हुआ।

इसलिए फौरन हमने डी॰जी॰सी॰ए॰ को आर्डर किया कि इसकी जांच की जाए और तुरंत हमको रिपोर्ट दी जाए कि यह काम क्यों पूरा नहीं हुआ है। उनका कहना है कि मार्च, 1997 तक यह काम, राडार सिस्टम का काम पूरा हो जाएगा। हमने डिफैंस मिनिस्ट्री से राडार सिस्टम की परमीशन ले ली है और यह आधुनिक सुविधा हो जाने के बाद हमें एक्स्ट्रा जगह मिल जाएगी क्योंकि देश के अन्य भागों में भी 30 फीसदी स्काई डिफैंस के हाथ में है। हमने उनसे बातचीत शुरू कर दी है और हम देश के अन्य एयरपोर्ट्स में भी, जहां भी लैंडिंग और टेक-ऑफ की फैसिलिटीज़ हैं, वहां हम इस राडार सिस्टम को इंट्रोड्यूस करेंगे जिससे हमें एक्स्ट्रा स्पेस मिलेगा। जहां तक कलकत्ता का सवाल है, सेकेंडरी राडार फ्रैंचाईज़ बेस्ड सिस्टम के साथ, वह 30 करोड़ रुपए की लागत से लगाया जा रहा है और एक विजिटिंग हाऊस कंपनी की मदद से वह काम हो रहा है।

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Would the arrangement at the three airports—Calcutta, Mumbai and Delhi—be the same or different?

SHRI V. NARAYANASAMY: Why do you forget Madras?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Chennai.

श्री सी॰एम॰ इब्राहीम: सेकेंडरी राडार सिस्टम से 250 किलोमीटर ऐरिया की जानकारी हमको मिलती है। जहां तक दूसरे एयरपोर्ट्स का सवाल है, मैंने परसों भी लोकसभा में यह कहा था कि हम चाहते हैं कि अगले 3 वर्ष में भारतवर्ष के सारे एयरपोर्ट्स में सेकेंडरी राडार लगाने का काम हम पूरा कर लें। इसकी घोषणा हमने की है। चाहे हमें नए हवाई-जहाज खरीदने में देरी क्यों न हो लेकिन हम चाहते हैं कि सेकेंडरी राडार सिस्टम पूरे देश के अंदर 3 साल में हम लगा दें।

एक माननीय सदस्य ने पूछा कि जितने पिछले ऐक्सीडेंट्स हुए हैं, उनकी रिपोर्ट्स पर क्या कार्यवाही की गई है? मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि जितने पिछले ऐक्सीडेंट्स हुए हैं, उनकी ऐक्शन टेकन रिपोर्ट्स पार्लियामेंट के पटल पर रखी गई हैं। जहां तक मुझे जानकारी है, 154 रिकमंडेशन में से 130 पर अमल किया जा रहा है और बाकी विचाराधीन हैं।

कंपनसेशन के बारे में आप लोगों ने कहा कि ज्यादा से ज्यादा कंपनसेशन मिलना चाहिए। आदमी कोई भी मरे, जान तो सबकी बराबर है। भारत सरकार की यह कोशिश है कि जो कंपनसेशन इंटरनेशनल स्टैंडर्ड का है, वह हरेक व्यक्ति को मिले। दुनिया के दूसरे देश के व्यक्ति को जो मिलता है, वही भारत के गरीब व्यक्ति को भी मिलना चाहिए ताकि उसके साथ पूरा-पूरा न्याय हो सके। हम इसमें कमी नहीं आने देंगे और पूरी तरह से इसमें अपना सहयोग देंगे। जो भी लोग इसमें मरे हैं, उनके बारे में हमने डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट तक खबर भेजी है और उनके घर वालों का पता लगाने की कोशिश की है ताकि वे कंपनसेशन ले सकें। जो आपने फेक पासपोर्ट्स वाले व्यक्तियों को कंपनसेशन दिए जाने की बात कही है, मैं नहीं समझता कि वह उचित है क्योंकि इससे कंपनसेशन लेते समय अनेक बाधाएं उपस्थित हो जाएंगी। जो जैनुइन लोग हैं, उनके लेजिटिमेट राईट्स हम दिलाने की पूरी कोशिश करेंगे। माननीय सदस्यों ने जो अमूल्य सुझाव दिए हैं, उनके लिए मैं उनका आभार प्रकट करता हूं।

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Sir, I have raised a few strategic questions. The hon. Minister has not replied to them.

... (*Interruption*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): You address me; I will convey it to the Minister.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Sir, I asked whether there was a failure on the part of the management of the airport. He has not replied to this. The second was whether there was any need to immediately change the policy or even the system. If he thinks that they are doing extremely well...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): I think he has referred to it.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: He has not referred.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): He has referred to the system. He said he did not want to go into the question, but broadly he has said that it is not the system but it is being needlessly criticised by some outside powers. Probably it is human failure, but he has suspended his judgement. ...(*Interruption*)... One by one, please.

SHRI V. NARAYANASAMY: I am an aggrieved person—I am here.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: My point is, does he not agree that there is a need for immproving the system or the policy or the

management of the airport? These are the three vital areas. Secondly, if he happens to compare India with Europe and America, I would like to remind him that the volume of traffic in US and European airports is probably 100 times more. Even if the rate of accidents is slightly higher in India, would you like to compare ours with the total air traffic, say, in New York or in other capitals of the world? You can't really compare these. You don't have to. ..*(interruptions)*... I am not saying that you are doing it. But don't underplay these accidents. The accidents are more otherwise. With the kind of traffic you are going to have in the next five, ten years, you may have more problems. That is why the Members of Parliament are thinking of warning your Ministry, but then you are not coming forth. I specifically asked about the relationship among the four bodies the Airports Authority, the Civil Aviation Ministry, the ATC and the airlines. What is the relationship? How does it evolve? Is there no fault of these people here? The hon. Minister has replied to none of these questions.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): To be fair to the Minister, he has said that so far as the present system or setup of management is concerned, it is in accordance or in conformity with the international norms that have been prescribed. Plus, he has said in response to your question, that he is making a continuous effort to improve it and fill in the lacunae where they exist. And he has expressed his inability to say more on this because of the Court of Inquiry which has already been set up. But he has taken your question quite seriously. ..*(Interruptions)*..

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I see your indulgence. The Chair was pleased to observe that pointed questions should be asked, and I put three important questions to the Minister. One is relating to the statement in which the hon. Minister, though he generally clarified certain points, has not gone into the details of the subject. It is stated in paragraph 4 of the statement that "The DGCA appointed an Inspector of Accidents under Rule 71 of the Aircraft Rules, 1937 for carrying out investigations", and I specifically asked whethe any report has been submitted and if the hon. Minister would share the findings with this House. He has not answered that point. That is No. 1 No. 2: He has touched upon the subject of language-language as a controversy.

About the mid-air collision there are reports that both the aircraft had a direct impat or only the wings had been hit. That is a subject of controversy which is going on. What is the Minister's information? Let him share it with this House. This is a very vital information. Though he did not answer about the cockpit voice recorder and other things, because they go to the Court, at least on these two points he can answer.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): If the Minister wants to share the information, he may ...*(Interruptions)*..

SHRI V. NARAYANASAMY: Let me finish my point.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: One more point. Another point I raised was that Doordarshan was not permitted to visit the spot while CNN was. Does the Minister take it as a kind of unilateral decision?

SHRI C.M. IBRAHIM: No. That is wrong. We never provided any helicopter facilities to CNN.

Doordarshan had gone there. Whatever clipping Doordarshan had, the same thing was shown by the CNN.

Regarding the Accident Inspector's report, I have not received any report. If I had received the report, definitely I would have shared the information.....

SHRI V. NARAYANASAMY: What is the time-frame that you have given to the Inspector of Accidents?

SHRI C.M. IBRAHIM: When we have appointed the inquiry commission, I think, we will place whatever information we will get, before the inquiry commission.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): The point that he has made is that it is a mandatory inquiry also. The report has not yet been received. As soon as it is received, it will be submitted to the court of inquiry. That is the point. This is what he has submitted.

DR. GOPALRAO VITHALRAO PATIL: Sir, the hon. Minister, during his statement, has stated that a contract for Rs. 432 crores was offered and given to a firm and that it was to complete the installation of the radar facilities before October, 1995. Now October, 1996 is over. The company, it seems, had said that it would complete the project by March, 1997. So, has any action been taken against this company? Has any fine been imposed on this company for its non-compliance because if radar and other modern equipment had been in place, this accident would not have taken place? So, what action has been taken for the delay caused by the company in fulfilling its obligations?

SHRI C.M. IBRAHIM: I think I have mentioned this point in my reply. I have appointed the DGCA to enquire into this, why there was the delay, on whose part the mistake was and what the reason was for the delay. If there is a mistake on the part of the company, definitely we are going to take action against the company for breach of the contract. I am waiting for the report. The moment the report comes, definitely I will take action.

Number two, I am not comparing the accidents. I am not saying that their accidents were more and that our accidents were less. But, when they were showing their fingers towards us, saying, "your country is bad, your system is bad, you are bad people and you do not know how to manage," could I tolerate that? We are 95 crores of people living in this country. That is why we have said, "Our system is also a good system. When you are having all these systems and when you are saying, 'our system is correct,' in spite of that system, so many accidents are there. There must be some reason. Whey have the accidents occurred? Before blaming our system, you please see what your system is."

Sincerely we feel this. The hon. Member was asking whether we have got coordination. Definitely, whether it is the Ministry of Civil Aviation or it is the Airports Authority of India or it is the Indian Airlines, we are overwhelmingly working with whatever resources we have. I tell you today that we are proud of our people, our officers, our pilots and our engineers. Indian pilots and Indian engineers are among the best in the world. They have been complimented not only by India but by the entire civil aviation industry. That is why we are short of pilots Other countires are offering them more because when our pilot sits, he sits with sincerity and devotion.

I hope that we are all concerned with this. I am thankful to the hon. Members for their suggestions. When taking further steps, definitely I will keep their suggestions in mind.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): All that Mr. Singla has done is that he has expressed his appreciation otherwise, but he has said that coordination among various agencies was sometimes difficult.

Mr. Minister, I want to draw your attention to one or two important things which, I think, have escaped your notice and which you have to keep in view in future for giving as much importance as should be given to them by your Ministry.

One, Mr. Sibtey Razi mentioned about preparedness, emergency management, emergency administration and so on.

That I think is important, because, otherwise, it is true, according to the Act anybody else evades the responsibility. But, if the people suffer, they look to the Government. So, from that point of view we have to take this preparedness into in account. Otherwise, we are always apt to be complacent. That was the reason.

The other point that was made by Mr. Salim was regarding the old committee reports and he mentioned a number of things. He also used the world 'distorted implementation'. The Action Taken Report in lesser levels may not be that kind of damaging to the society, but where human life is involved. We have to be a little bit more careful. That is why you should have a relook at those, discuss amongst your own officers for your own satisfaction, for motivation and morale of your officers and imporve the system which you are determined to do.

The third point which I just wanted to mention was the point made by Mr. Das Gupta about passports and other implications. It need

not come before the public, but which are the agencies which might mislead the other people. There are a number of applications. You will understand and all hon. Members understand those things. There are mischiefmakers, who are leading the people to garden path and leading them to all kinds of disaster.

SHRI V. NARAYANASAMY: They can be cautioned.

THE VICE-CHAIRMAN: It is not that your Ministry is involved. It is a number of other agencies which are involved. That is why it is a difficult task. It is something which you keep in view and take up at a proper forum which you have to decide.

The other point is courts of inquiry and the delays which are usually caused. Mr. Sibtey Razi referred to it. You cannot at this point of time give us a reply on this, but you have to keep it in mind and express the feelings to the judge who is presiding. You have to express the feeling to your officers saying that this is something which the people want. Here it is two international flights which are involved and this is bringing a bad name to the country. That is why this is important for us.

Lastly, a point was made about disaster management. It is true that the disaster management policy or the emergency policy is at the international level. Always, everywhere every department, and now the Government itself, has given money to a number of institutions to set up disaster management centres. The United Nations and the UNDP have also given money. Now, with specific reference to our country, on the basis of case studies of earlier cases in specific terms, what are our requirements? Our people may get panicky, but still the people may come forward to help. The Government also helps in the federal system, where the States, the district administration and various agencies are involved. You have to give a local colour and local habitation to the disaster management and the disaster management policy flowing from whatever may be the international ramifications inthe international framework. It is not something on which you can immediately reply or promise that you agree to this, but I think it is something, which your Ministry or you with your dynamism may like to keep in view. This is a very grave matter. It is unfortunate that this time lapse seems to have dulled a little bit of the edge of our sorrow, but our sorrow is abiding so far as human life is concerned. That is why there is a phrase in Hindustani or in Hindi "Shamshan Buddhi", the wisdom of the funeral place. When we go to the funderal place, we talk of many things, but when there is delay, there is something we are apt to forget. That is why a caution was given by Mr. Sibtey Razi in the very beginning against the complacency. That is all. Thank you very much for this.

Hon. Members, I have a very important announcement to make. As hon. Members are also well aware, a function to commemorate the 50th anniversary of the first sitting of the Constituent Assembly will be held in the Central Hall on Monday, the 9th December, 1996 at 10 a.m.

The Honourable President would address the gathering. Naturally Members would like to attend such an august gathering and such a rare occasion.

Therefore, the House would meet on Monday, the 9th December, 1996 at 3.00 P.M. instead of 11.00 A.M.

The House then adjorned at forty-one minutes past six of the clock till three of the clock, on Monday, the 9th December, 1996.